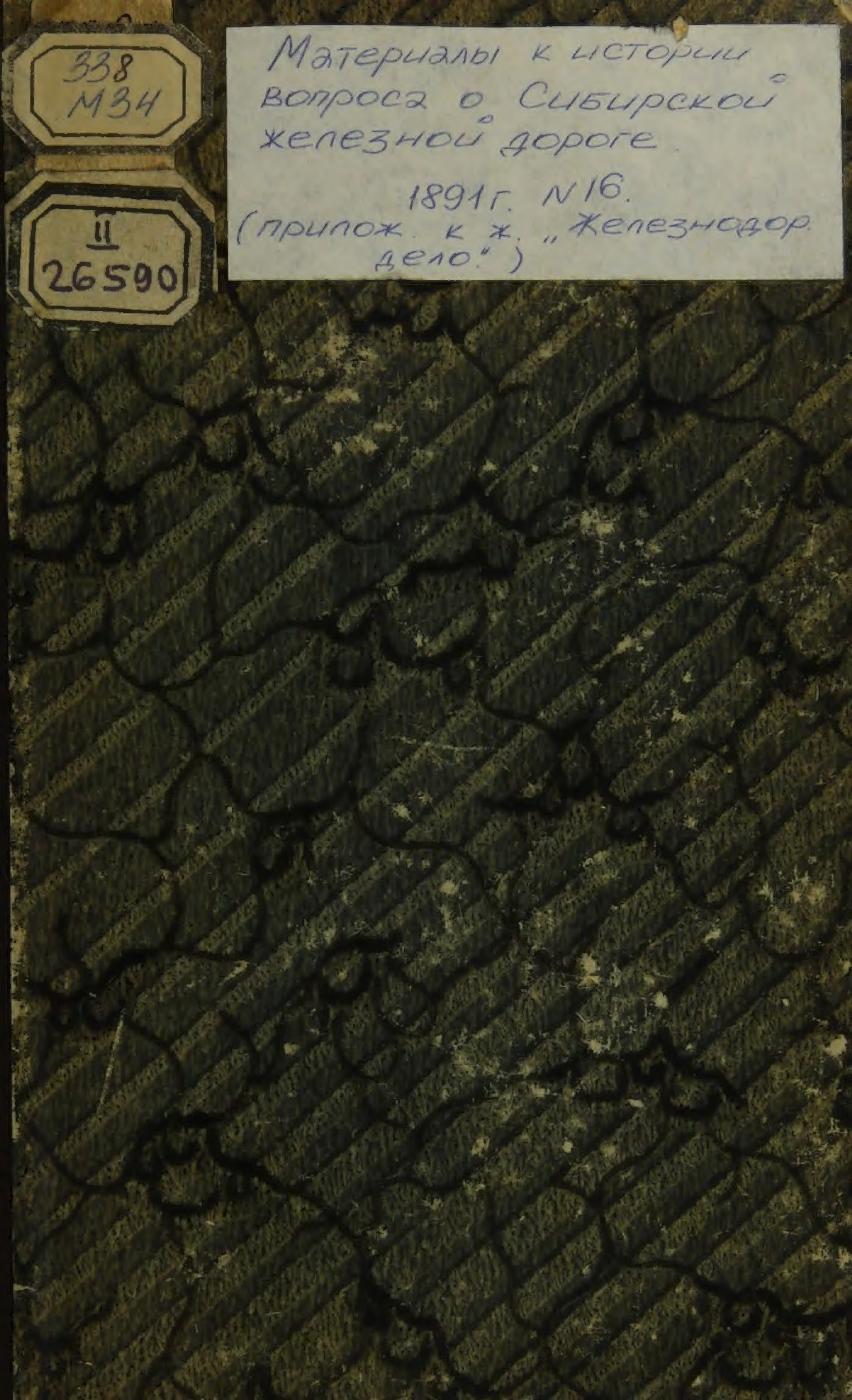
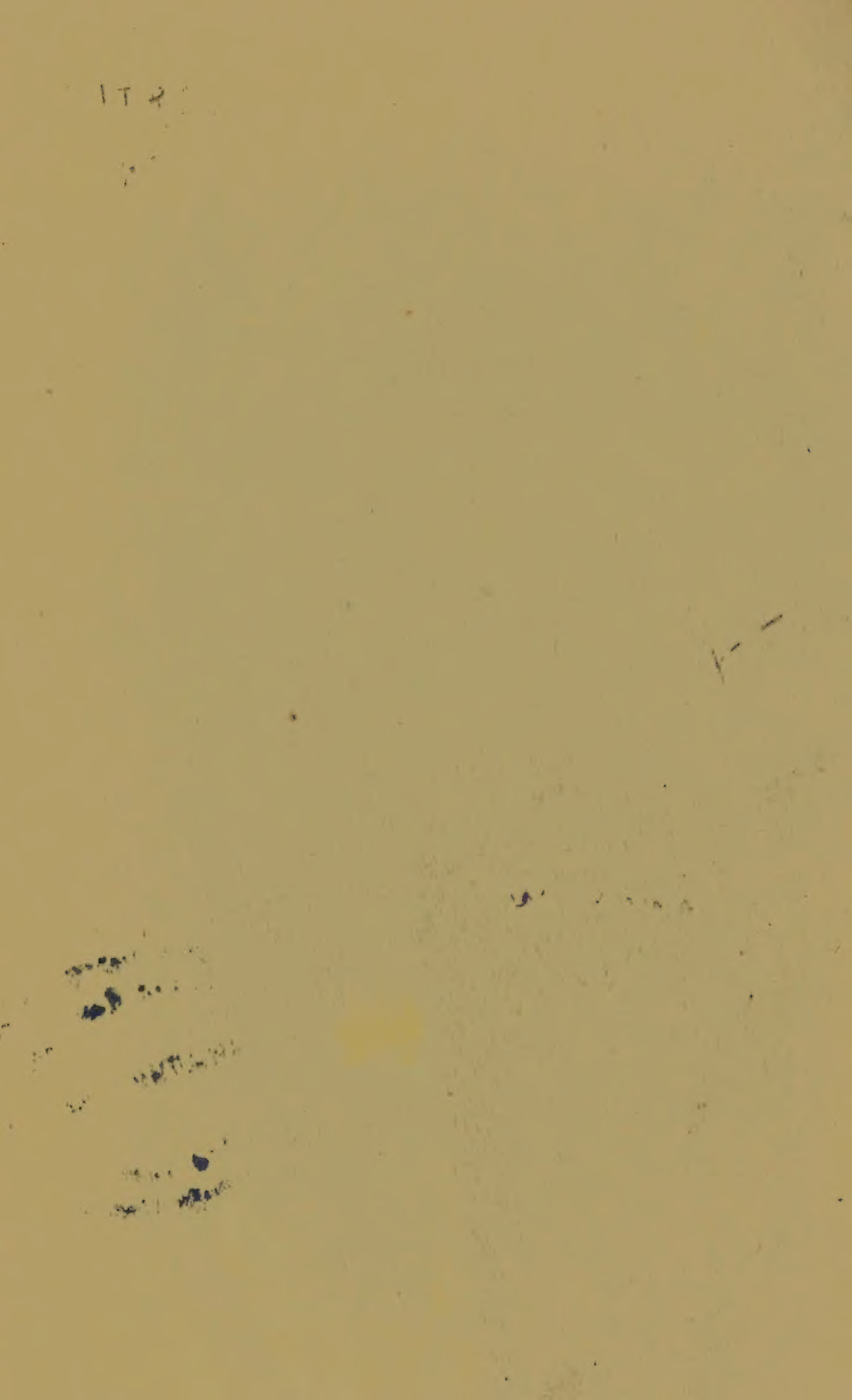


338
М34
II
26590
Материалы к истории
вопроса о Сибирской
железной дороге.
1891 г. N 16.
(прилож. к ж. „Железнодор.
дело")



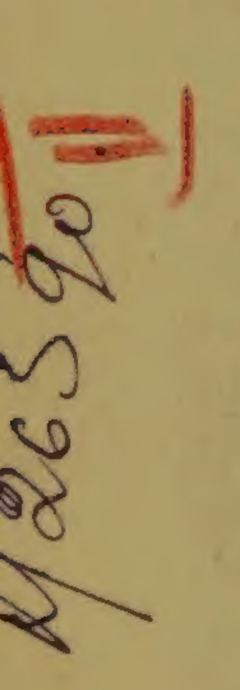
МАТЕРІАЛЫ

КЪ ИСТОРІИ ВОПРОСА

О СИБИРСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГѢ.

Приложеніе къ журналу „Желѣзнодорожное Дѣло“

1891 г., № 16.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія брат. Пантелеевыхъ. Верейская, № 16.
1891.

Печатано по распоряженію Предсѣдателя VIII Отдѣла И. Р. Т. Общества.

Предисловіе отъ Редакціи журнала „Желѣзнодорожное Дѣло“.

Въ напечатанномъ на страницахъ «Желѣзнодорожнаго Дѣла» въ 1889 и 1890 г.г. обильномъ матеріалѣ по вопросу о Сибирской желѣзной дорогѣ, подробно и всесторонне разработанному И. Р. Т. Обществомъ въ спеціальной Коммиссіи, недостаетъ исторіи возникновенія самой идеи о Сибирской жел. дор., между тѣмъ недавно минуло уже четверть вѣка съ момента оффиціальнаго, на основаніи подробныхъ мѣстныхъ изслѣдованій сдѣланнаго заявленія этой мысли, т. е. о необходимости постройки Сибирской желѣзной дороги, а потому мы находимъ полезнымъ привести означенную исторію постепеннаго развитія вопроса о Сибирской жел. дорогѣ, если не въ текстѣ названнаго журнала, то хотя въ приложеніи къ нему, въ видѣ сборника матеріаловъ. О значеніи исторіи въ данномъ вопросѣ, какъ и вообще, а равно о значеніи иниціативы въ этомъ дѣлѣ, кажется, излишне распространяться. Извѣстно, что иниціатаромъ дѣла былъ Е. В. Богдановичъ, приславшій, 23 марта 1866 г. телеграмму по этому предмету Министру внутреннихъ дѣлъ изъ Екатеринбурга, а затѣмъ г. Богдановичу же принадлежитъ и составленіе опубликованнаго въ 1868 г. проекта Сибирско-Уральской жел. дор. Въ виду же упомянутаго

знаменательнаго въ желѣзнодорожныхъ лѣтописяхъ *„юбилея идеи колоссальной постройки"* мы съ удовольствіемъ издаемъ поступившіе къ намъ документы, правдиво знакомящіе русское общество съ четверть вѣковой исторіей зарожденія, постепеннаго развитія и начала осуществленія плодотворной мысли, 23 марта 1866 г. высказанной.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Матеріалы къ исторіи вопроса о Сибирской желѣзной дорогѣ.

Отдѣлъ I.

Оффиціальныя распоряженія, письма, адресы и проч. *)

1. Предписаніе Министра Внутреннихъ Дѣлъ (по Хозяйственному Департаменту), отъ 15 Января 1866 года № 378, Чиновнику Особыхъ порученій при Министрѣ, полковнику Богдановичу.

Вслѣдствіе неурожая въ Вятской губерніи въ 1864 году и неблагопріятной весны минувшаго года, имѣвшей особенно вредное вліяніе на озимые посѣвы, въ нѣкоторыхъ селеніяхъ бывшихъ удѣльныхъ крестьянъ Сарапульскаго и Елабужскаго уѣздовъ обнаружился недостатокъ въ хлѣбѣ. Для продовольствія крайне нуждающихся Вятская Продовольственная Коммиссія, по предложенію Начальника губерніи, распорядилась раздачею хлѣба изъ мѣстныхъ запасныхъ магазиновъ и затѣмъ, по неимѣнію уже въ наличности запасовъ, генералъ-лейтенантъ Струковъ ходатайствовалъ объ отпускѣ суммы въ 100 т. руб. изъ продовольственнаго капитала; но Министерство Внутреннихъ Дѣлъ ограничилось ассигнованіемъ 25 т. руб., независимо отъ другихъ 25 т. руб., отпущенныхъ на тотъ же предметъ, по со-

---

*) Оффиціальныя распоряженія, изложенныя въ телеграммахъ, помѣщены во второмъ отдѣлѣ настоящихъ матеріаловъ, гдѣ сгруппированы, въ хронологическомъ порядкѣ, всѣ вообще телеграммы, касающіяся Сибирской желѣзной дороги.

глашенію съ Департаментомъ Удѣловъ, изъ общаго хозяйственнаго капитала бывшихъ удѣльныхъ крестьянъ.

Одновременно съ тѣмъ, Начальникъ Пермской губерніи вошелъ въ Министерство съ представленіемъ, въ которомъ, объясняя затруднительное положеніе мастеровыхъ Никитскаго завода, Соликамскаго уѣзда, вслѣдствіе неполученія ими отъ арендаторовъ завода заработной платы и неимѣнія на заводѣ продовольственныхъ запасовъ, а равно въ виду нуждъ крестьянъ нѣкоторыхъ другихъ мѣстностей, пострадавшихъ отъ градобитія и неурожаевъ, какъ предшествовавшихъ 4 лѣтъ, такъ и минувшаго года, ходатайствовалъ объ отпускѣ изъ продовольственнаго капитала 70.400 руб. Министерство Внутреннихъ Дѣлъ, имѣя въ виду незначительность суммы продовольственнаго капитала Пермской губерніи, состоявшаго изъ 31 т. руб., ассигновало всего 30 т. руб. *).

Признавая необходимымъ по опасеніямъ, высказываемымъ Начальниками Вятской и Пермской губерній, относительно недостатка продовольствія въ сказанныхъ мѣстностяхъ, имѣть ближайшія свѣдѣнія, какъ о положеніи жителей, такъ равно и о мѣрахъ необходимаго для нихъ пособія, я прошу Васъ немедленно отправиться въ помянутыя губерніи и, по предварительномъ совѣщаніи съ мѣстными Губернаторами, посѣтить уѣзды, жители коихъ терпятъ нужду въ продовольствіи. Я надѣюсь, что Вы примите, съ надлежащею предусмотрительностью, всѣ мѣры къ точнѣйшему разъясненію дѣйствительныхъ нуждъ населенія и изысканія средствъ для скораго предотвращенія могущихъ быть отъ этого послѣдствій. Для сего необходимо, при обозрѣніи каждой мѣстности, собрать слѣдующія свѣдѣнія:

1) О числѣ нуждающихся въ каждой отдѣльной мѣстности, съ обозначеніемъ, сколько изъ нихъ способныхъ къ работѣ и какая предстоитъ возможность пріисканія ея.

2) По какимъ причинамъ нѣтъ узаконенной пропорціи запасовъ на Никитскомъ заводѣ и отъ чего произошла неаккуратность разсчета съ мастеровыми.

3) Сколько остается заводскихъ людей совершенно безъ

*) 14 сего января получена отъ Начальника Пермской губерніи телеграмма, вслѣдствіе которой, для продовольствія мастеровыхъ Ревдинскихъ заводовъ, ассигновано 10 тысячъ рублей.

средствъ къ пропитанію и въ какомъ количествѣ слѣдуетъ оказать для нихъ и семействъ ихъ пособіе.

4) Какія существуютъ цѣны на хлѣбъ въ частной торговлѣ въ мѣстностяхъ нуждающихся жителей и сосѣднихъ съ ними и какіе приблизительно запасы имѣются у частныхъ промышленниковъ означенныхъ губерній.

5) Если встрѣтится надобность въ заготовленіи хлѣба, то какимъ образомъ должна быть произведена эта заготовка и въ какомъ количествѣ; причемъ необходимо имѣть въ виду, что излишняя закупка хлѣба можетъ причинить убытокъ казнѣ и частной торговлѣ, а излишняя попечительность можетъ породить беззаботность въ жителяхъ относительно пріисканія средствъ къ собственному ихъ пропитанію, такъ какъ Правительство, предупреждая крайнія и неотложныя нужды, въ этомъ случаѣ, не можетъ принимать на себя обязанности продовольствія цѣлыхъ массъ населенія.

О всѣхъ Вашихъ соображеніяхъ необходимо поставлять въ извѣстность мѣстныхъ Начальниковъ губерній, для соотвѣтственныхъ съ ихъ стороны распоряженій, и стараться достигнуть желаемой цѣли совокупными дѣйствіями съ мѣстнымъ начальствомъ. Возлагая на Васъ означенное порученіе, я увѣренъ въ успѣшномъ исполненіи его. Объ окончательномъ результатѣ предпринятыхъ Вами мѣръ я буду ожидать отъ Васъ подробнаго отчета, независимо отъ своевременныхъ увѣдомленій о каждой изъ нихъ въ отдѣльности.

Болѣе подробныя указанія по изложеннымъ обстоятельствамъ, равно подорожную и открытый листъ, Вы получите въ Хозяйственномъ Департаментѣ.

Подписалъ: Министръ Внутреннихъ Дѣлъ Статсъ-Секретарь *Валуевъ* и скрѣпилъ: Директоръ Департамента *Шумахеръ*. *)

---

*) Исполненіе командировки, связанное со всестороннимъ изученіемъ мѣстныхъ экономическихъ условій, и привело Е. В. Богдановича къ сознанію необходимости проведенія Сибирской желѣзной дороги. Донесеніе Министру Внутреннихъ Дѣлъ по этому предмету было сдѣлано полковникомъ Богдановичемъ телеграммою отъ 23 марта 1866 года, помѣщенною во второмъ отдѣлѣ настоящей брошюры.

2. Предписаніе Министра Внутреннихъ Дѣлъ (по Хозяйственному Департаменту), отъ 16 Марта 1866 года, № 2169, Чиновнику Особыхъ порученій при Министрѣ полковнику Богдановичу.

Вслѣдствіе рапорта Вашего отъ 1-го сего марта, въ которомъ Вы доводите до свѣдѣнія моего объ изъявленной Бирскимъ 2-й гильдіи купцомъ Дмитріемъ Севостьяновымъ готовности пожертвовать, въ пользу крестьянъ Сарапульскаго уѣзда, тысячу четвертей ржанаго хлѣба и заготовить для нихъ весною, на обсѣмененіе полей яровымъ хлѣбомъ, до двухъ тысячъ четвертей овса,—я нынѣ прошу Начальника Вятской губерніи объявить жертвователю, что о настоящемъ поступкѣ его, заслуживающемъ особаго вниманія и поощренія, я поставлю долгомъ представить на Всемилостивѣйшее воззрѣніе Государя Императора.

Независимо отъ сего, не сомнѣваясь, что купецъ Севостьяновъ былъ подвигнутъ на благотворительное дѣло Вашимъ умѣньемъ возбудить готовность и усердіе къ общей пользѣ, я вмѣняю себѣ въ пріятную обязанность объявить Вамъ за это мою благодарность.

Подписалъ: Министръ Внутреннихъ Дѣлъ Статсъ-Секретарь *Валуевъ* и скрѣпилъ Директоръ Департамента *Шумахеръ*.

---

3. Разрѣшеніе и производство изысканій.

Бывшій Министръ Путей Сообщенія, инженеръ генералъ-лейтенантъ Мельниковъ, отъ 10 апрѣля 1868 года за № 256 сообщилъ бывшему Генералъ-Губернатору Западной Сибири, генералъ-адъютанту Хрущову, что Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія отъ 4 апрѣля 1868 года, Высочайше соизволилъ разрѣшить полковнику Богдановичу произвести подробныя изысканія и составить проектъ желѣзной дороги отъ села Ершовки черезъ Екатеринбургъ въ Тюмень.

Изысканія эти и были произведены въ томъ же 1868 году.

Въ слѣдующемъ 1869 году дополнительныя изысканія по тому же направленію были произведены извѣстнымъ сибирскимъ заводчикомъ А. Ѳ. Козелло-Поклевскимъ, на его, Поклевскаго, счетъ.

---

4. Письмо Министра Внутреннихъ Дѣлъ, Статсъ-Секретаря П. А. Валуева Министру Финансовъ Статсъ-Секретарю М. Х. Рейтерну, отъ 18 Февраля 1868 г., № 428.

М. Г. Михаилъ Христофоровичъ! По случаю командировки Чиновника Особыхъ при мнѣ порученій Полковника Богдановича въ Пермскую губернію и Западную Сибирь, мною поручено было ему собрать свѣдѣнія о копяхъ каменнаго угля, находящихся въ имѣніяхъ наслѣдниковъ Н. В. Всеволожскаго и представить мнѣ соображенія свои о соединеніи сихъ копей съ Камою посредствомъ желѣзной дороги.

Нынѣ Полковникъ Богдановичъ, въ рапортѣ отъ 7 минувшаго января, за № 173, представилъ мнѣ собранныя имъ по означенному предмету свѣдѣнія, изъ которыхъ усматривается, что мѣсторожденія каменнаго угля, открытыя и разработываемыя вблизи Александровскаго Гг. Всеволожскихъ завода признаются вполнѣ благонадежными, что площадь залежанія угля въ имѣніяхъ Всеволожскихъ простирается до 27,000,000 кв. с. и что количество угля въ этой площади опредѣляется приблизительно въ 2,430,000,000 пуд., что однакожъ богатство означенныхъ копей, не смотря на близость угля къ Камѣ,—около 88 верстъ,—можетъ доставлять желаемую пользу только въ случаѣ устройства Правительствомъ желѣзной дороги, проведеніе которой не представляетъ никакихъ затрудненій и для которой рельсы могутъ быть приготовляемы на Уральскихъ же заводахъ

Сообщая объ этомъ Вашему Превосходительству и препровождая при семъ рапортъ Полковника Богдановича съ слѣдующими къ оному бумагами, имѣю честь покорнѣйше просить Васъ почтить меня по сему предмету отзывомъ.

Примите и пр. Подписалъ *П. Валуевъ.*

На подлинномъ рукою Г. Министра прибавлено:

«Ваше Превосходительство, благоволите вспомнить, что я неоднократно уже объяснялся съ Вами по поводу вышеизъясненнаго предположенія. Я теперь не имѣю карты мѣстности, представленной мнѣ полковникомъ Богдановичемъ, но впослѣдствіи, по возвращеніи его изъ Москвы, не премину препроводить оную къ Вамъ. Считаю, съ моей стороны, это дѣло заслуживающимъ особаго вниманія, тѣмъ болѣе, что заводы Всеволожскихъ обременены казенными долгами и едва ли не

должны перейти въ собственность казны. Предположенное предпріятіе вполнѣ одобряется Главнымъ Начальникомъ Уральскихъ горныхъ заводовъ, который, въ послѣднюю бытность въ Петербургѣ, лично меня въ томъ удостовѣрялъ, и по своимъ послѣдствіямъ важно для всего Приволжскаго края».

---

5. Письмо Министра Финансовъ, Статсъ-Секретаря М. Х. Рейтерна, Министру Внутреннихъ Дѣлъ, Статсъ-Секретарю П. А. Валуеву отъ 28 Февраля 1868 года № 433.

М. Г. Петръ Александровичъ! Въ слѣдствіе письма Вашего Высокопревосходительства отъ 18 февраля за № 428, по предмету соединенія копей каменнаго угля, находящихся въ горнозаводскомъ имѣніи наслѣдниковъ Никиты Всеволожскаго, Пермской губерніи, съ р. Камою посредствомъ желѣзной дороги, имѣю честь Васъ М. Г., увѣдомить, что вполнѣ раздѣляя мнѣніе Ваше о пользѣ, которою могло бы сопровождаться устройство желѣзнаго пути въ помянутой мѣстности, я буду имѣть предположеніе по сему предмету въ виду, еслибъ къ осуществленію онаго представилась возможность. Покорнѣйше прошу принять увѣреніе въ моемъ совершенномъ почтеніи и преданности. Подписалъ: *М. Рейтернъ.*

---

6. Всеподданнѣйшій адресъ Сибирскаго купечества.



(Изъ №93 „С.-Петербургскихъ Вѣдомостей“ за 1868 годъ).

Всемилостивѣйшій Государь!

Благословеніемъ Всемогущаго Бога царствіе Твое, Государь, даровало русской землѣ миръ, правосудіе и свободу. Подданные Твои, призванные Тобою къ новой жизни, взысканы царской Твоей милостью. Земледѣліе и торговля оживляются скорыми путями и благоденствіе великой семьи Твоей вознаградитъ Твои попеченія. Одни мы, Государь, сибирскіе Твои дѣти, далеки отъ Тебя, если не сердцемъ, то пространствомъ. Большія мы отъ того терпимъ нужды. Богатства нашей почвы лежатъ безъ пользы для престола Твоего и для насъ. Даруй намъ желѣзную дорогу, приблизь насъ къ Себѣ, отчуж-

денныхъ отъ Тебя. Повели, чтобъ Сибирь внѣдрилась воедино во единомъ государствѣ. Повели Твоимъ совѣтникамъ разсмотрѣть наше челобитіе и уважить наши нужды. Къ столицамъ Твоимъ, Государь, мы доставимъ немалыя богатства, и сами оживемъ Твоей щедротой. Сибирь помнитъ, какъ Ты, будучи Царевичемъ, взглянулъ на нее изъ Тюмени. Она памятуетъ Твое ласковое слово и, возлагая упованія свои на милость Божью и Твою, возноситъ къ Вседержителю молитвы о благоденствіи Твоемъ и Царскаго Твоего Дома.

Вашего Императорскаго Величества вѣрноподданные.

(*Слѣдуютъ подписи*).

---

7. Адресы, представленные Гг. Министрамъ въ 1869 году.

Купечество, торгующее на Нижегородской ярмаркѣ, подало Министру Финансовъ, черезъ коммерціи совѣтника Губина, адресъ нижеслѣдующаго содержанія:

«Соединеніе Сибири съ Москвою посредствомъ желѣзной дороги составляетъ настоятельную и неотложную необходимость для всей внутренней торговли Имперіи и для торговыхъ нашихъ сношеній съ Китаемъ и средне-азіатскими государствами.

«Вашему Высокопревосходительству извѣстны всѣ стороны этого жизненнаго для нашего отечества вопроса, и мы не позволимъ себѣ утомлять Васъ подробностями, но мы не можемъ не упомянуть, что если въ сооруженіи этой дороги будетъ отказано, или если она будетъ направлена по сѣверной части Пермской и Вятской губерній и по костромскимъ лѣсамъ и болотамъ, минуя Нижній-Новгородъ и находящуюся при немъ ярмарку, то изстари установившіеся русскіе торговые пути запустѣютъ, и внутренней торговлѣ нанесенъ будетъ громадный ущербъ. Громадность Русской Имперіи не только въ настоящемъ, но и въ будущемъ указываетъ на необходимость центральнаго рынка, въ видѣ ли всероссійской биржи, въ видѣ ли складочнаго средоточія нашей внутренней торговли. Эта биржа, это складочное средоточіе—Нижегородская ярмарка, которая падетъ, если сибирскій желѣзный путь обойдетъ ее

«Если Уралъ и Сибирь останутся безъ прямаго, возможно

кратчайшаго сообщенія съ великорусскими губерніями, то наши мануфактурныя издѣлія лишатся своего надежнѣйшаго сбыта, не имѣя еще возможности конкуррировать во внутреннемъ потребленіи съ товарами заграничными. Въ то же время производительность Урала и Сибири и привозъ съ сѣвернаго востока не измѣнятъ настоящаго своего бѣдственнаго положенія, зависящаго отъ мелководія малыхъ рѣкъ, отъ извилинъ большихъ, отъ неизбѣжныхъ, вслѣдствіе того, гужевыхъ перевозокъ, отъ снѣжныхъ ухабистыхъ дорогъ и многихъ другихъ неудобствъ.

«Такимъ образомъ недопущеніе Нижегородско-Сибирской желѣзной дороги равняется недопущенію оживленія нашей промышленности, производительности Сибири и Урала и возстановленія нашей торговли съ сѣвернымъ востокомъ. Намѣренія Правительства не могутъ быть таковыми, и намъ извѣстно, что вопросъ о Восточной желѣзной дорогѣ сдѣлался предметомъ соображеній Вашего Высокопревосходительства.

«Мы, русское купечество, торгующее на Нижегородской ярмаркѣ, дозволяемъ себѣ доложить, что въ Васъ видимъ мы заступника интересовъ нашихъ. Если Нижній-Новгородъ и Казань отстранятся отъ Восточной желѣзной дороги, какой же иной желѣзный путь свяжетъ восточную торговлю съ западною и южною? Какъ двинутъ они на Востокъ русскія мануфактурныя издѣлія? Какъ двинутъ они на западъ произведенія Востока, Сибири и Урала?

«Устраненіе Нижняго-Новгорода и Казани отъ линіи Московско-Сибирской желѣзной дороги могло бы быть оправдано въ такомъ лишь случаѣ, еслибъ эти торговые пункты находились далеко въ сторонѣ отъ прямой линіи между Москвой и Тюменью. Но этого нѣтъ: и Нижній-Новгородъ, и Казань лежатъ на кратчайшемъ направленіи между Москвой и ближайшимъ къ Европѣ пунктомъ на сибирскихъ судоходныхъ рѣкахъ, то есть Тюменью. Московско-Нижегородская дорога должна считаться первымъ звѣномъ этой линіи. Болѣе прямаго направленія Московско-Сибирской линіи нельзя придумать. Всякое другое направленіе будетъ длиннѣе, а это обусловливаетъ и большія издержки сооруженія, и большее время перевозки товаровъ.

«Позволяемъ себѣ уповать, что Вы благоволите повергнуть къ стопамъ Его Императорскаго Величества Всемилостивѣйшаго Государя Императора настоящее ходатайство наше, отъ котораго зависитъ будущность русской торговли, промышлен-

пости и судьба ея первенствующаго средоточія—Нижегородской ярмарки».

За симъ слѣдуетъ болѣе двухсотъ подписей; здѣсь, среди именъ главнѣйшихъ дѣятелей внутренней торговли, находимъ имена купцовъ Ярославля, Костромы, Перми, Кинешмы, которые, не предаваясь одностороннимъ и личнымъ интересамъ, высказываются противъ проведенія Сибирской желѣзной дороги на ихъ города, признавая необходимымъ для общаго блага, чтобъ она шла изъ Нижняго и была продолженіемъ существующей уже Московско-Нижегородской желѣзной дороги.

Такъ отозвалось купечество всей Россіи, торгующее на Нижегородской ярмаркѣ, о которой заботы завѣщаны еще Петромъ Великимъ его преемникамъ и русскимъ государственнымъ людямъ. „Макарьевская ярмарка, писалъ онъ, создатель европейскаго государства Россіи, графу Н. М. Зотову,—есть зѣло великое сходбище: *о ней всегда думать надлежитъ*".

Но не на одной Нижегородской ярмаркѣ купечество наше высказалось противъ сѣвернаго направленія Сибирской желѣзной дороги и въ пользу проведенія ея отъ Нижняго Новгорода на Сарапулъ, Екатеринбургъ и Тюмень. То же самое высказала Москва въ адресѣ, поданномъ Министру Финансовъ весною того-же года. То же самое высказало сибирское купечество и купечество внутреннихъ городовъ на Ирбитской ярмаркѣ, второй послѣ Нижегородской. Вотъ что сказано въ приговорѣ купечества, составленномъ на этой ярмаркѣ.

„Мы, нижеподписавшіеся, купечество Восточной и Западной Сибири, Пермской и другихъ губерній, ведущіе свои торговыя и промышленныя дѣла въ Россіи, въ Сибири и на Уралѣ, съ живѣйшимъ сочувствіемъ выслушавъ предъявленное письмо Генералъ-Губернатора Западной Сибири за № 334, въ которомъ предложены намъ вопросы по устройству Сибирской желѣзной дороги, по внимательномъ обсужденіи, единогласно постановили слѣдующее: обсудивъ третій, предложенный Его Высокопревосходительствомъ вопросъ о томъ, какой путь для сибирской торговли выгоднѣе, на Нижній-Новгородъ или на Вятку, мы пришли къ тому убѣжденію, что сѣверное направленіе или

путь на Вятку, Кострому и Ярославль для сибирской торговли совершенно невыгоденъ и даже убыточенъ, ибо Сибирь имѣетъ вѣковую, ближайшую непосредственную торговлю съ Казанью, Нижнимъ-Новгородомъ и Москвою, куда идутъ всѣ ея продукты, исключая сала и другихъ весьма немногихъ продуктовъ, идущихъ къ Петербургскому порту, а потому при сѣверномъ направленіи дороги, сибирскіе продукты должны будутъ, обойдя южное направленіе, возвращаться къ нему снова и изъ Ярославля идти въ Нижній или Казань, или передвигаться туда старымъ порядкомъ. Такимъ образомъ мы не избавились бы отъ потери времени въ торговлѣ и отъ увеличенія цѣнности за излишнюю перевозку нашихъ продуктовъ, отчего и теперь терпимъ; при этомъ не можемъ не доложить Его Высокопревосходительству еще о томъ важномъ преимуществѣ южнаго направленія передъ сѣвернымъ, что: а) линія на Нижній-Новгородъ проходитъ по самымъ плодороднымъ, населеннымъ и промышленнымъ мѣстностямъ, которыя много потреблять будутъ изъ провозимыхъ по дорогѣ грузовъ, такъ равно и давать будутъ отъ себя для другихъ мѣстъ, лежащихъ по той же линіи, а сѣверная линія на Пермь направляется по мѣстамъ болотистымъ, лѣснымъ и сравнительно мало населеннымъ, далѣе же на Вятку и Кострому по мѣстамъ хотя и населеннымъ, но также безплоднымъ и непроизводительнымъ, которыя дать желѣзной дорогѣ много не могутъ, и б) по линіи на Нижній-Новгородъ, какъ расположенной среди болѣе населенныхъ и промышленныхъ мѣстностей, по этому самому и устройство желѣзной дороги можетъ идти гораздо легче и скорѣе, чѣмъ по линіи сѣверной" *).

То же самое представляла и депутація отъ городовъ Восточной и Западной Сибири въ іюнѣ 1869-го года, пріѣзжавшая ходатайствовать о проложеніи Сибирской дороги отъ Тюмени въ Нижній Новгородъ.

То же самое представляли Гг. Министрамъ бывшія въ началѣ того-же года въ Петербургѣ пять депутацій отъ нижегородскаго губернскаго земскаго собранія, отъ казанскаго земства, отъ городскихъ обществъ Нижняго Новгорода и Казани и отъ Казанск. биржев. комитета.

---

*) Полный текстъ этаго приговора приведенъ ниже (страницы 11—15).

Такимъ образомъ, не говоря о городахъ, на которые предположено вести Сибирскую дорогу по южному направленію, Москва и Сибирь, и двѣ главнѣйшія ярмарки въ Россіи, Нижегородская и Ирбитская, высказались противъ сѣвернаго направленія, въ средѣ защитниковъ котораго остались лишь смотрящіе съ точки зрѣнія *мѣстныхъ* земскихъ интересовъ,—какъ вятское земское собраніе, какъ оно само и выразилось (засѣданіе 5 го декабря 1867 года), пермскій комитетъ, радѣвшій только о городѣ Перми, не обращавшій вниманія на обще-государственную пользу, да еще нѣсколько отдѣльныхъ личностей, которыя ставили свои односторонніе, личные интересы превыше всего и, доказывая полезность сѣвернаго направленія, прибѣгали даже къ подмѣну оффиціальныхъ статистическихъ цифръ.

---

8. Постановленіе Сибирскаго купечества, ведущаго дѣла на Ирбитской ярмаркѣ, отъ 26 Февраля 1869 года.

Ирбитская ярмарка, 1869 года февраля 26 дня, мы, нижеподписавшіеся, купечество Восточной и Западной Сибири, Пермской и другихъ губерній, ведущіе свои торговыя и промышленныя дѣла въ Россіи, Сибири и на Уралѣ, съ живѣйшимъ сочувствіемъ выслушавъ предъявленное намъ письмо Его Высокопревосходительства Г. Генералъ-Губернатора Западной Сибири, отъ 29 января сего 1869 года, за № 331, въ которомъ предложены намъ вопросы по устройству проектируемой Уральско-Сибирской желѣзной дороги, по проекту полковника Богдановича, единодушно постановили слѣдующее:

По первому вопросу о конечномъ пунктѣ Уральско-Сибирской желѣзной дороги: 1) Что восточный конецъ ея долженъ примкнуть къ г. Тюмени, какъ къ такому пограничному въ Сибири пункту, котораго торговое значеніе навсегда упрочилось мѣстнымъ его положеніемъ, преимущественно предъ всѣми другими пограничными пунктами, ибо какъ только возникли тамъ первые зачатки ремесленной и заводской промышленности, то прочіе пограничные въ Сибири города, прежде замѣчательные по своей торговлѣ, какъ губ. гор. Тобольскъ, не смотря на свое административное значеніе и судоходную пристань, уступили свое мѣсто г. Тюмени, промышленность, торговля и дѣятель-

ность котораго идетъ въ виду Его Высокопревосходительства впередъ съ каждымъ годомъ: въ Тюмень стекаются всѣ продукты Западной и Восточной Сибири и частію средней Азіи и всѣ товары, издѣлія Россіи и Урала и отсюда распространяются по р. Оби, Иртышу, по которымъ расположены всѣ главные Сибирскіе города, Тобольскъ, Тара, Томскъ, Омскъ, Павлодаръ, Семипалатинскъ, чрезъ которые торговля движется какъ въ Восточную Сибирь, такъ и въ средне-азіятскія владѣнія и Китай. Таковое важное значеніе г. Тюмени зависитъ отъ самаго географическаго положенія его, какъ пункта, съ которымъ имѣютъ одни города удобнѣйшее водяное, а другіе сухопутное ближайшее сообщеніе; слѣдовательно, даже было бы немыслимо избрать другой конечный пунктъ для проведенія желѣзной дороги, какъ г. Тюмень, гдѣ стекаются всѣ товары отдаленныхъ и ближайшихъ мѣстъ, по дорогамъ благоустроеннымъ почтовымъ или трактовымъ. Тюмень съ незапамятныхъ временъ служила пристанью для судовъ, когда они были еще старой конструкціи, посадки $2^1/_2$ аршинъ, а съ 1847 года служитъ постоянно удобною пароходною пристанью, т. е. съ самаго учрежденія пароходства въ Сибири, которое съ каждымъ годомъ увеличивается, такъ что въ послѣднюю навигацію рейсировало отъ Тюмени и въ Тюмень двадцать пароходовъ и доставляется на нихъ грузу милліоны пудовъ, прежде же сего, когда были суда стараго устройства, грузовъ перевозилось не болѣе ста тысячъ пудовъ,—что и служитъ фактическимъ доказательствомъ того, какъ требуетъ край Сибири устройства сообщенія, когда отъ устройства одного только водянаго сообщенія увеличилось грузовъ въ двадцать разъ, а съ устройствомъ желѣзной дороги цифра грузовъ гораздо болѣе увеличится и промышленность быстро и много подвинется впередъ. Вся же масса вышеупомянутыхъ водяныхъ грузовъ изъ Китая, Сибири и Россіи всегда сосредоточивалась въ г. Тюмени и находила безпрепятственную тамъ пристань.—2) Хотя и бываетъ иногда мелководье въ нѣкоторыхъ мѣстахъ отъ Тюменьской пристани до дер. Артамоновой, но: а) не постоянно, не каждый годъ, а черезъ 3—4 года и то на нѣсколько дней отъ десяти до двадцати, преимущественно въ іюлѣ мѣсяцѣ; б) въ самыхъ мелкихъ мѣстахъ, а именно въ 17 верстахъ отъ г. Тюмени, близь дер. Паренкиной никогда не бываетъ воды менѣе $5^1/_2$ четвертей, тогда какъ на самой судоходнѣйшей рѣкѣ Россіи— Волгѣ,—мели имѣютъ не болѣе 4 четвертей, и однако же р. Волгу

никто не считаетъ рѣкою несудоходною; в) и во время самаго мелководія пароходы, приспособленные къ тому, какихъ имѣется на рѣкахъ Сибири три, съ малой посадкой, т. е. такого устройства, какое имѣютъ пароходы по Камѣ и Волгѣ, безпрепятственно рейсируютъ до Тюмени и отъ Тюмени, такъ что, когда возникло пароходство болѣе правильнаго устройства, въ Тюмени совершенно изчезли паузки или суда, на которыхъ до сего времени перевозились съ Тюменьской пристани чрезъ мелкія мѣста грузы и даже эта промышленность уничтожилась; г) все это фактически показываетъ, что рѣка Тура до Тюменьской пристани совершенно судоходна и при правильномъ устройствѣ судовъ, какое въ настоящее время на Волгѣ и Камѣ, не сдѣлаетъ никакого затрудненія, тѣмъ болѣе, что даже выше Тюмени 500 верстъ къ Туринску обыкновенно доставляется соль на пароходахъ. Вообще, всѣ эти мели такъ рѣдко и такъ мало дѣлали затрудненія, что пароходовладѣльцы и не думали никогда о какихъ-либо техническихъ мѣрахъ и для пароходовъ новой конструкціи совершенно никакой надобности не предстоитъ ни въ какихъ подобныхъ мѣрахъ.

Относительно другого пункта для проведенія восточнаго конца Уральско-Сибирской линіи, мы единогласно свидѣтельствуемъ, что примкнуть этому концу ни къ какому иному пункту кромѣ Тюмени положительно невозможно, ибо если, какъ нѣкоторые утверждаютъ, вести линію на сѣверъ отъ Тюмени по берегамъ Туры и Тобола, то: а) не распространяясь даже о томъ, что эта линія будетъ гораздо длиннѣе Тюменьской; б) она идетъ по тундрамъ, болотамъ, мѣстамъ не населеннымъ, прорѣзаннымъ множествомъ рукавовъ рѣкъ и потому на сооруженіе желѣзной дороги по такимъ мѣстамъ потребуется огромная затрата капитала и непосильная борьба съ препятствіями самой природы, а сверхъ того в) сообщеніе по этой линіи будетъ совершенно невозможно во время весенняго разлива именно потому, что иногда сухопутное сообщеніе тамъ совершенно прекращается на нѣсколько мѣсяцевъ, что въ 1837 году было въ виду Государя Императора, нынѣ благополучно Царствующаго, при посѣщеніи Имъ Сибири, когда Самъ Великій Путешественникъ принужденъ былъ слѣдовать изъ Тюмени къ Тобольску на лодкахъ до 10 верстъ, хотя это было уже 30 мая, когда вода значительно спала. И никакія дамбы не въ состояніи удержать напора весенней воды по отлогимъ берегамъ Сибирскихъ рѣкъ. Проведеніе же линіи южнѣе Тю-

мени на Ялоторовскъ къ Тоболу совершенно даже немыслимо, по крайнему мелководію той рѣки, что кромѣ насъ могутъ засвидѣтельствовать всѣ жители Сибири.

Затѣмъ, обсудивъ третій предложенный Его Высокопревосходительствомъ вопросъ о томъ, какой путь для Сибирской торговли выгоднѣе—на Нижній-Новгородъ или на Вятку, мы пришли къ тому убѣжденію, что сѣверное направленіе или путь на Вятку, Кострому и Ярославль для Сибирской торговли совершенно невыгоденъ и даже убыточенъ, ибо Сибирь имѣетъ вѣковую ближайшую непосредственную торговую связь съ Казанью, Нижнимъ и Москвою, куда идутъ всѣ ея продукты, исключая сала и другихъ весьма немногихъ продуктовъ, а потому, при сѣверномъ направленіи дороги, Сибирскіе продукты или должны будутъ, обойдя южное направленіе, возвращаться къ нему снова и изъ Ярославля идти въ Нижній и въ Казань, или передвигаться туда старымъ порядкомъ, и такимъ образомъ мы не избавились бы отъ потери времени въ торговлѣ и отъ увеличенія цѣнности за излишнюю перевозку нашихъ продуктовъ, отчего и теперь терпимъ; при этомъ не можемъ не доложить Его Высокопревосходительству еще о томъ важномъ преимуществѣ южнаго направленія передъ сѣвернымъ, что: а) линія на Нижній проходитъ непрерывно по самымъ плодороднымъ, населеннымъ и промышленнымъ мѣстностямъ, которыя много потреблять будутъ изъ провозимыхъ по дорогѣ грузовъ, такъ равно и давать будутъ отъ себя для другихъ мѣстъ, лежащихъ по той же линіи, а линія на сѣверъ, на Пермь, направляется по мѣстамъ болотистымъ, лѣснымъ и сравнительно малонаселеннымъ, а далѣе на Вятку и Кострому по мѣстамъ хотя и населеннымъ, но также безплоднымъ и непроизводительнымъ, которыя дать для желѣзной дороги много не могутъ и б) по линіи на Нижній, какъ расположенной среди болѣе населенныхъ и промышленныхъ мѣстностей, по этому самому и устройство желѣзной дороги можетъ идти гораздо легче и скорѣе, чѣмъ по линіи сѣверной.

Какъ бы то ни было, но вообще Уральско-Сибирская желѣзная дорога составляетъ настоятельную насущную потребность всего Урала и Сибири и всего государства, ибо всякому извѣстно, какія богатѣйшія во всей Россіи и въ большой части Европы руды и каменно-угольныя копи заключаются въ нѣдрахъ Урала, Западной и Восточной Сибири, и какимъ великимъ плодородіемъ отличается большая часть Сибирской почвы:

всѣ эти богатства лежатъ теперь втунѣ отъ недостатка путей сообщенія съ Европейской Россіей, а какъ только устроится желѣзная дорога, все это богатство Урала и Сибири быстро разовьется и устремится по всей Россіи, а развитіе горнозаводской промышленности много поможетъ устройству и другихъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. А потому нельзя не желать, дабы это великое предпріятіе какъ можно скорѣе осуществилось, для чего и признаемъ мы необходимымъ ходатайствовать предъ Правительствомъ о включеніи Уральско-Сибирской линіи въ разрядъ дорогъ первостепенной важности и о дарованіи на эту линію концессіи. Постановленіе это представить на благоусмотрѣніе и распоряженіе Его Высокопревосходительства г. Генералъ-Губернатора Западной Сибири (*Слѣдуютъ подписи*).

---

9. Всеподданнѣйшій адресъ казанцевъ, представленный 27 Августа 1871 года въ бытность Государя Императора въ Казани.

Всемилостивѣйшій Государь!

Земство Казанской губерніи, Казанская городская Дума и Биржа города Казани извѣстились съ радостью, что соизволеніемъ Вашего Императорскаго Величества, городъ Екатеринбургъ имѣетъ соединиться желѣзною дорогою съ Уральскими горными заводами и тѣмъ будетъ положено начало восточной сѣти желѣзныхъ дорогъ Имперіи, дальнѣйшее развитіе которой не только оживитъ торговлю и промышленность обширной половины Государства, но и приблизитъ ее къ сердцу Имперіи, связавъ непрерывнымъ желѣзнымъ путемъ съ существующими уже дорогами.

Если при начертаніи этихъ новыхъ линій городъ Казань, съ его 100,000 населеніемъ, будетъ не только обойденъ ими, но и останется въ сторонѣ отъ главнаго пути, соединяющаго Сибирь съ Нижнимъ-Новгородомъ и Москвою, то вѣковое значеніе нашего роднаго города въ торговлѣ съ Востокомъ будетъ подорвано въ самомъ основаніи. Сношенія эти, разростаясь вѣками, достигли уже такихъ размѣровъ, что медленные и болѣе чѣмъ на полгода замерзающіе судоходные пути не могутъ удовлетворить потребностямъ торговли, нуждающейся для

правильнаго и дальнѣйшаго развитія своего въ непрерывныхъ и скорыхъ сообщеніяхъ, которыя могутъ быть доставлены только желѣзною дорогою.

Благоговѣйно изложивъ предъ Вашимъ Императорскимъ Величествомъ потребности нашего края, мы дерзаемъ, Всемилостивѣйшій Государь, просить соизволенія Вашего на проведеніе Сибирской желѣзной дороги по вѣковому пути, начертанному торговлею отъ Нижняго-Новгорода чрезъ Казань и Екатеринбургъ къ Тюмени.

Великій день прибытія Царя-Освободителя, ознаменованный радостью и благословеніями для нашего родного города и лежащихъ окрестъ его земель, останется памятнымъ и правнукамъ нашимъ какъ эпоха великаго благодѣянія, которыми такъ обильно славное царствованіе Вашего Императорскаго Величества.

Вашего Императорскаго Величества вѣрноподданнѣйшіе:

(*Подлинный подписанъ уполномоченными отъ Земства въ числѣ 7 человѣкъ, Градскимъ Головою, Предсѣдателемъ Биржеваго Казанскаго Комитета и уполномоченными отъ купечества и Биржи*).

---

10. Письмо Е. В. Богдановича Министру Путей Сообщенія, Графу Бобринскому, 10 Іюня 1872 года.

16-го Ноября, въ день моей аудіенціи у Вашего Сіятельства, Вы изволили выразить желаніе, чтобы я сообщилъ Вамъ газетныя статьи, наиболѣе заслуживающія вниманія по близкому мнѣ желѣзнодорожному вопросу. Прилагаемая при семъ передовая статья «Московскихъ Вѣдомостей» покажется Вамъ, вѣроятно, не безъ интереса, тѣмъ болѣе, что, какъ мнѣ памятно, Вы издавно благоволили къ Сибирской желѣзной дорогѣ по южному направленію.

Судьба этой дороги сопровождалась безчисленными затрудненіями и упорною борьбою, — но истина съ каждымъ днемъ все болѣе и болѣе проясняется. Позвольте въ двухъ словахъ припомнить объ историческомъ ходѣ дѣла. Бывъ посланъ въ 1866 году М. В. Д. Валуевымъ для усмиренія голодавшихъ Уральскихъ рабочихъ,—я убѣдился и донесъ въ свое время, что проведеніе въ центрѣ Урала поперечной линіи отъ Сарапула

къ Тюмени принесетъ двоякую пользу и по Сибирскому транзиту, и по оживленію Урала. Къ направленію, мною предложенному, имѣли, по мѣрѣ надобности (для развитія горнозаводскаго дѣла), примыкать боковыя вѣтви къ Тагильскимъ и другимъ заводамъ. Сибирская линія полагалась магистральною, питательною,—отпрыски получали значеніе мѣстное, спеціальное.—Вотъ что было мною засвидѣтельствовано и впослѣдствіи подтверждено долгими изысканіями при огромныхъ пожертвованіяхъ.

Но никакихъ концессій я не имѣлъ въ виду, *никакихъ заявленій подобнаго рода не дѣлалъ и дѣлать не намѣренъ.*

Ваше Сіятельство имѣете видѣть во мнѣ не кандидата въ концессіонеры, а просто человѣка, хорошо изучившаго Уральскія и Сибирскія мѣстныя условія и защищающаго интересы Сибири, Екатеринбурга, избраннаго Петромъ Великимъ, какъ центръ Урала, Казани, Нижняго-Новгорода и Москвы. Между тѣмъ, люди, мѣтившіе быть концессіонерами и жаждующіе огромныхъ выгодъ, начали съ ожесточеніемъ оспаривать линію, получившую названіе линіи Богдановича и превозносить линіи Рашета и Любимова. Для этого они не остановились ни предъ клеветою, ни передъ искаженіемъ фактовъ. Публичныя пренія освѣтились свѣтомъ гласности, изобличившей наконецъ истину. Проекты Рашета и Любимова оказались несбыточными не только по приговору общественнаго мнѣнія, но и вслѣдствіе спеціальнаго мѣстнаго изслѣдованія черезъ Правительственную Коммиссію. Коммиссія одобрила вполнѣ предложенное мною направленіе, отозвалась даже о его *необходимости*, но находила возможнымъ построить *сперва* желѣзный путь между Екатеринбургомъ и Добрянкою исключительно для горнозаводскихъ интересовъ, не теряя впрочемъ изъ виду впослѣдствіи интересовъ транзитныхъ. Такимъ образомъ взглядъ мой на дѣло былъ признанъ неспорновѣрнымъ лицами, уполномоченными отъ Правительства. Не смотря на то, работы полагалось начать съ линіи побочной, при чемъ конечнымъ пунктомъ была уже избрана не Добрянка, а Чусовая, по особымъ соображеніямъ.

Изъ инженерныхъ изслѣдованій, нынѣ оконченныхъ, однако оказывается, что мѣстность между Екатеринбургомъ и Чусовою потребуетъ не только *громадныхъ издержекъ*, но что всякое сообщеніе должно *останавливаться каждый годъ въ теченіи 4 мѣсяцевъ такъ что треть года* окажется не производи-

тельною. Кромѣ того, по протяженію предполагаемой *гористой* дороги населеніе *совершенно ничтожно* *). Эти свѣдѣнія подтверждаются прибывшими на дняхъ въ Петербургъ мѣстными жителями, которые, если прикажете, лично могутъ доложить о встрѣченныхъ Вашими инженерами препятствіяхъ.

За тѣмъ естественнымъ исходомъ дѣла казался бы приступъ къ сооруженію линіи между Тюменью и низовьями Камы, такъ какъ эта линія уже признана необходимою и представляетъ не трудности, а полныя удобства для техническихъ работъ. Боковыя горнозаводскія вѣтви на Тагильскіе и прочіе заводы примкнутъ поочередно къ питательной артеріи по мѣрѣ устройства и расширенія горныхъ производствъ.

Въ этомъ предпріятіи, повторяю я, я не концессіонеръ. Но я убилъ на него лучшія силы моей жизни; молю Бога, чтобы управленіе Вашего Сіятельства ознаменовалось великимъ памятникомъ слиянія русскихъ губерній и богатаго Сибирскаго края во едину Россію, при возникновеніи превосходства русскаго рельса надъ англійскимъ.

Примите и проч.: Подписалъ *Е. Богдановичъ.*

---

11. Адресъ Московскаго купечества Министру Путей Сообщенія, отъ 24 Марта 1874 года.

Весною, 1869 г., Московское купечество, а за нимъ и торговыя сословія Сибири, Казани и Нижняго-Новгорода поочередно ходатайствовали передъ Правительствомъ о скорѣйшемъ сооруженіи Сибирской желѣзной дороги въ прямомъ направленіи изъ Нижняго на Казань, Екатеринбургъ и Тюмень. Голосъ всего русскаго купечества единодушно высказался въ пользу упроченія прямымъ рельсовымъ путемъ вѣковыхъ сношеній Сибири и Урала съ громадными рынками Нижняго-Новгорода и Москвы.

Слѣдя съ напряженнымъ вниманіемъ за послѣдовательнымъ расширеніемъ русской желѣзнодорожной сѣти, мы, московскіе промышленные и торговые люди, съ великою радостью узнали, что, проектируя Уральскую Горнозаводскую линію, Ваше Сіятельство признали необходимымъ избрать Екатеринбургъ исходною точкою

---

*) Все это изложено въ отчетѣ самой Коммиссіи.

для означенной линіи. Въ этомъ выборѣ мы усматриваемъ благотворное намѣреніе Правительства вести на Екатеринбургъ также и транзитную линію изъ центра Россіи къ Уралу и Сибири. Громадные торгово-промышленные интересы московскаго рынка, а равно и Нижегородской ярмарки, при этомъ извѣстіи, ожили надеждою на возможность близкаго осуществленія столь необходимой для сближенія Россіи съ Сибирью желѣзной дороги изъ Нижняго - Новгорода въ Екатеринбургъ и Тюмень.

Нынѣ мы извѣстились, что Правительство озабочено обслѣдованіемъ вопроса о направленіи рельсоваго пути изъ Россіи въ центральную Азію и что, въ числѣ имѣющихся для этого пути предположеній, г. Лессепсомъ предложено принять для означеннаго пути исходнымъ пунктомъ Екатеринбургъ, какъ центръ, въ который будетъ упираться Уральская Горнозаводская и Сибирская транзитная линіи и отъ котораго, по старинному и весьма удобному торговому пути на Троицкъ, можетъ быть направлена желѣзная дорога къ Средне-азіатскимъ рынкамъ. Принимая во вниманіе громадныя торговыя преимущества этого послѣдняго направленія передъ другими направленіями, исходящими отъ Оренбурга и отъ Саратова, а также въ виду весьма важныхъ выгодъ, ожидаемыхъ для русскихъ торговыхъ интересовъ, вслѣдствіе связи Средне-азіатской линіи съ Сибирскою, мы почтительнѣйше просимъ Ваше Сіятельство о всеподданнѣйшемъ докладѣ Его Императорскому Величеству нашего ходатайства, чтобы вопросъ о желѣзной дорогѣ въ центральную Азію разсмотрѣнъ былъ въ связи съ неразрѣшеннымъ еще дѣломъ о Сибирской дорогѣ, и чтобы осуществленіе громаднаго желѣзнодорожнаго проекта, долженствующаго открыть доступъ обширнѣйшему транзиту иноземныхъ продуктовъ черезъ Россію на Средне-азіатскіе рынки, начато было сооруженіемъ сибирскаго пути, который, удовлетворяя настоятельнѣйшимъ нуждамъ кореннаго русскаго транзита, въ тоже время будетъ служить первымъ колѣномъ для Средне-азіатской желѣзной дороги, имѣющей, впослѣдствіи, продолжиться черезъ Троицкъ къ Ташкенту и далѣе.

Въ качествѣ промышленныхъ и торговыхъ людей,

близко знакомыхъ съ интересами народной производительности, мы позволяемъ себѣ заявить Вашему Сіятельству, что если желѣзная дорога изъ Россіи къ средне-азіатскимъ рынкамъ пройдетъ, минуя центры нашей всероссійской торговли на Нижегородской ярмаркѣ и оставляя Сибирь внѣ всякой желѣзнодорожной связи, то этимъ нанесенъ будетъ неотразимый ударъ не только экономическимъ интересамъ Сибири и Урала, но также Нижегородскому всенародному торжищу и всему московскому промышленному округу.

Зная хорошо, какъ близки сердцу Вашего Сіятельства всѣ русскіе интересы, мы, нижеподписавшіеся, возлагаемъ твердую надежду, что настоящее ходатайство наше найдетъ въ лицѣ Вашего Сіятельства крѣпкую опору.

Съ отличнымъ почтеніемъ и глубочайшею преданностью честь имѣемъ быть Вашего Сіятельства покорнѣйшіе слуги (*Слѣдуютъ подписи*).

---

12. Отвѣтъ Министра Путей Сообщенія, Графа А. П. Бобринскаго, отъ 12 Апрѣля 1874 г., № 2253, на имя потомственнаго почетнаго гражданина Тимоѳея Саввича Морозова.

...Что касается настоящаго ходатайства по поводу предполагаемыхъ дорогъ Сибирской и Средне-азіатской, то не подлежитъ ни малѣйшему сомнѣнію, что фактическія данныя по сему предмету,—доставленныя Московскимъ и Нижегородскимъ Биржевыми Комитетами,—будутъ приняты во ввѣренномъ мнѣ Министерствѣ въ серьезное вниманіе при внесеніи представленія въ Комитетъ Министровъ.

Подписалъ: Графъ *А. Бобринскій.*

---

13. Адресъ иногороднаго купечества, торгующаго на Нижегородской ярмаркѣ, Министру Финансовъ, отъ 14 Августа 1875 года.

Принадлежа къ составу иногороднаго купечества, торгующаго на Нижегородской ярмаркѣ, мы, нижеподписавшіеся, пріем-

лемъ смѣлость снова обратиться къ Вашему Высокопревосходительству, какъ естественному и всегда горячему защитнику русскихъ коммерческихъ интересовъ, возобновляя наше почтительное ходатайство за южную сибирскую желѣзную дорогу. Въ теченіе семи лѣтъ ярмарочное купечество двумя адресами на имя Вашего Высокопревосходительства ходатайствовало за проложеніе сибирскаго пути отъ Нижняго-Новгорода на Казань, Екатеринбургъ и Тюмень, такъ какъ только въ этомъ направленіи сибирскій путь, отвѣчая всѣмъ насущнѣйшимъ нуждамъ торговли, можетъ сдѣлаться проводникомъ громаднаго коммерческаго движенія. Купечество Ирбитской ярмарки, въ свою очередь, въ нѣсколькихъ адресахъ заявило свои просьбы за то же направленіе Сибирской дороги. Въ этомъ же смыслѣ предъявлены были Вашему Высокопревосходительству и ходатайства и отъ Московскаго купечества. Наконецъ, и самая Сибирь, въ лицѣ представителей Сибирскихъ городовъ и Сибирской торговли, заявила свое единогласное сочувствіе южной дорогѣ въ постановленіи, представленномъ на имя бывшаго Генералъ-Губернатора Западной Сибири, покойнаго Генералъ-Адъютанта Хрущова, которымъ оффиціально заявлено было, что въ Сибири ни одинъ голосъ не былъ подanъ за сѣверное направленіе сибирской дороги.

Позволяемъ себѣ напомнить также, что даже внѣ предѣловъ Россіи, въ западной Европѣ, ученый международный конгрессъ съ полнымъ сочувствіемъ привѣтствовалъ мысль, что наша центральная, Московско-Нижегородско-Сибирская линія можетъ сдѣлаться въ будущемъ, при продолженіи ея на востокъ, громаднымъ проводникомъ международнаго Европейско-Азіатскаго транзита.

Въ виду приближающагося момента, когда важнѣйшій для экономическихъ интересовъ Россіи вопросъ о направленіи Сибирской желѣзной дороги долженъ будетъ разрѣшиться при Августѣйшемъ участіи нашего возлюбленнаго Монарха, мы всепокорнѣйше просимъ Ваше Высокопревосходительство повергнуть настоящее наше ходатайство на Всемилостивѣйшее усмотрѣніе Его Императорскаго Величества, Августѣйшаго виновника столь многихъ благъ, даровавшихъ возлюбленному нашему отечеству его нынѣшнее экономическое преуспѣніе (*Слѣдуютъ подписи*).

14. Письмо Е. В. Богдановича къ Военному Министру о стратегическомъ значенiи Сибирской дороги, отъ 15 Августа 1874 года.

М. Г. Дмитрій Алексѣевичъ! Глубокое убѣжденіе въ важности дѣла, пріобрѣтенное долголѣтнимъ изученіемъ и изслѣдованіемъ этого дѣла, внушаетъ мнѣ смѣлость представить на личное благоусмотрѣніе Вашего Высокопревосходительства, какъ Военнаго Министра и передоваго государственнаго дѣятеля, нижеслѣдующія соображенія о первостепенномъ стратегическомъ значеніи Сибирской дороги.

Систематическое въ теченіи многихъ лѣтъ противодѣйствіе осуществленію рельсоваго пути изъ Сибири къ центру Россіи представляется фактомъ, не имѣющимъ объясненія съ точки зрѣнія жизненныхъ государственныхъ интересовъ. Вслѣдствіе этого противодѣйствія, доселѣ парализировано было развитіе нашихъ колоссальныхъ горныхъ центровъ, какъ Уралъ, Сибирь и Донецкій каменноугольный бассейнъ. Дѣйствительно, только теперь, послѣ постройки 19.500 в. юго-западныхъ дорогъ, проектируется желѣзнодорожная сѣть, въ которую, наконецъ, вносится Донецкая и такъ называемая Сибирская дорога. Но вносится не для немедленной постройки, но лишь для возбужденія вопроса о направленіи.

Лишенная, вслѣдствіе неразвитости нашего горнозаводскаго дѣла, возможности удовлетворять свои потребности обороны внутренними средствами, Россія поставлена въ необходимость съ каждымъ годомъ увеличивать свои боевые запасы, оставаясь въ полной и весьма печальной зависимости отъ иностранныхъ рынковъ.

Пока производство чугуна и желѣза на Уралѣ будетъ совершаться въ первобытныхъ условіяхъ, на древесномъ углѣ и почти на 100% дороже противъ иностраннаго желѣза, пока доставка металловъ изъ Уральскихъ заводовъ въ промышленные центры Россіи будетъ прекращаться въ теченіи осени, зимы и весны,—до тѣхъ поръ оборонительныя средства Россіи останутся въ зависимости отъ иностранцевъ и Уралъ съ его неисчерпаемыми минеральными сокровищами остается безсильнымъ для обороны государства. Механическое производство, кораблестроеніе и машиностроеніе сосредоточились въ Петербургѣ,—и съ прекращеніемъ подвоза иностраннаго чугуна, же-

лѣза и угля, дѣятельность его заводовъ и фабрикъ естественно должна будетъ прекратиться.

Донецкій бассейнъ бездѣйствуетъ и еще не далъ фунта чугуна и желѣза для черноморскаго флота и южной арміи. Громадныя богатства свинцовой руды лежатъ за Ураломъ и бездѣйствуютъ за невозможностью доставки свинца. Селитра и сѣра также черпаются за границей.

Если наши финансовыя средства и выносятъ ежегодныя затраты на образованіе металлическихъ боевыхъ запасовъ, то, тѣмъ не менѣе, при совершенныхъ средствахъ военной техники, основать оборону на однихъ запасахъ не имѣется достаточныхъ основаній, такъ какъ, при столкновеніи съ промышленнымъ государствомъ, вслѣдъ за прекращеніемъ иностраннаго ввоза боевыхъ предметовъ, — мы неминуемо останемся безъ соотвѣтственныхъ средствъ равносильнаго отпора. Достаточно припомнить примѣръ Пруссіи, превосходство боевыхъ средствъ которой надъ средствами противной стороны заключалось въ широкомъ развитіи горной и механической промышленности, дававшей возможность удовлетворять безъ затрудненія всѣ возникающія требованія арміи.

Для Россіи Уралъ, вырабатывающій высшіе сорта чугуна, желѣза и стали представляетъ единственный жизненный источникъ государственной обороны, изъ котораго, въ минуту необходимости, Правительство можетъ черпать всѣ необходимыя боевыя средства для всѣхъ дѣйствующихъ армій на юго-западныхъ окраинахъ государства.

Донецкій бассейнъ, какова бы ни была его будущность, не можетъ въ этомъ отношеніи замѣнить Урала и Сибирь: отсутствіе заводскаго населенія потребуетъ десятки лѣтъ на образованіе рабочихъ; по близости своей къ Черному и Азовскому морямъ Донецкій районъ легко можетъ войти въ сферу театра войны.

Такимъ образомъ вся задача самостоятельности нашей государственной обороны заключается въ кратчайшемъ рельсовомъ сообщеніи Урала и Сибири съ Россіей и именно съ Москвою—этимъ естественнымъ центромъ складовъ всѣхъ армій, обороняющихъ Россію. Цѣль эта вполнѣ достигается проложеніемъ желѣзной дороги отъ Москвы до Екатеринбурга на томъ основаніи, что всѣ заводы, расположенные въ обѣ стороны этой дороги, на разстояніи 200 вер. гужеваго пути, будутъ пользоваться выгодами непрерывнаго подвоза къ нижегородской яр-

маркѣ и къ Москвѣ металловъ, издѣлій, снарядовъ и пр. Когда у насъ будетъ этотъ путь, обезпечивающій безпрерывный подвозъ издѣлій уральскихъ заводовъ въ Москву, тогда не можетъ встрѣтиться такого заказа военныхъ потребностей, который не могъ бы быть исполненъ и доставленъ въ срокъ, требуемый военными обстоятельствами. На главнѣйшемъ пунктѣ южной линіи—въ Казани—находится пороховой заводъ и артиллерійскій складъ.

Изъ этихъ бѣглыхъ указаній Ваше Высокопревосходительство благоволите не только усмотрѣть громадное стратегическое значеніе указаннаго выше Сибирскаго рельсоваго пути, но въ то же время и удостовѣриться, что недоброжелательство къ развитію уральской горной промышленности и противодѣйствіе безотлагательному сооруженію южной Урало-Сибирской дороги имѣютъ, къ несчастію, поводомъ не одну опасность потери иностранцами русскихъ желѣзнодорожныхъ заказовъ. Причина этого противодѣйствія, очевидно, кроется въ ясномъ пониманіи истиннаго стратегическаго значенія столь громаднаго центра горной промышленности, какъ Уралъ — центра, совершенно недоступнаго занятію непріятелемъ. Стратегическое значеніе Урала, упускаемое изъ виду при обсужденіи Сибирской линіи, какъ оказывается, давно уже оцѣнено по достоинству иностранцами. Вотъ почему позволительно думать, что не однѣ узкія, эгоистическія цѣли нѣмецкихъ и иныхъ банкировъ, фабрикантовъ и заводчиковъ силятся затормозить дѣло оживленія Урала и прикрѣпленія его къ центру Россіи, къ Москвѣ. Тутъ могутъ работать и другія болѣе дальновидныя цѣли, очевидно, непріязненныя интересамъ нашей военной обороны.

Въ виду особенной важности намѣченныхъ мною обстоятельствъ, повидимому, совершенно игнорируемыхъ при обсужденіи вопроса о направленіи Урало-Сибирскаго пути, я счелъ своимъ долгомъ обратить просвѣщенное вниманіе Вашего Высокопревосходительства на столь явную опасность преобладающихъ у насъ узкихъ концессіонерныхъ взглядовъ на истинное значеніе южной Сибирской дороги, какъ главной оборонительной силы государства.

Предусматривая возможность новыхъ, совершенно не желательныхъ политическихъ вліяній на рѣшеніе вопроса о Сибирской дорогѣ, я позволилъ себѣ конфиденціальный путь для настоящаго заявленія, внушеннаго мнѣ твердымъ убѣжденіемъ, что съ правильнымъ начертаніемъ Урало-Сибирскаго рельсо-

ваго пути тѣснѣйшимъ образомъ связано огражденіе важнѣйшихъ жизненныхъ интересовъ государственной обороны и нашей внѣшней безопасности.

Примите и проч. Подписалъ: *Е. Богдановичъ.*

---

15. Письмо Управляющаго Сарапульскою Удѣльною Конторою Предсѣдателю Департамента Удѣловъ отъ 10 Октября 1874 г., № 2.750.

Въ дополненіе донесенія моего отъ 29 іюля сего 1874 г. за № 2.095, о возможности соединенія нѣкоторыхъ торговыхъ пунктовъ Сарапульскаго имѣнія съ линіями желѣзныхъ дорогъ, и имѣя въ виду, что въ 1873 г. пройдены здѣсь во многихъ направленіяхъ визирныя линіи предполагаемаго Сибирскаго желѣзнаго пути, я получилъ нынѣ нѣкоторыя по настоящему дѣлу свѣдѣнія отъ Чиновника Особыхъ порученій при Министрѣ Внутреннихъ Дѣлъ, полковника Богдановича, уже извѣстнаго по этому весьма важному вопросу, столь упорно имъ преслѣдуемому съ видимымъ сочувствіемъ Москвы, Казани, Нижняго-Новгорода и Сибирскихъ городовъ.

Г. Богдановичъ, препровождая ко мнѣ копію письма къ нему отъ 10 апрѣля 1869 г., № 137, Его Сіятельства Графа Владиміра Федоровича Адлерберга, просилъ меня доложить своевременно Министерству Удѣловъ, что настоящее время есть именно то «данное время», въ которое болѣе всего будетъ производительно обѣщанное содѣйствіе со стороны Министра къ скорѣйшему осуществленію Сибирской желѣзной дороги.

Дѣйствительно: сочувствіе всѣхъ богатѣйшихъ мѣстностей центральной Россіи, въ виду распоряженія Правительства объ окончательномъ изслѣдованіи проектированныхъ путей, относится именно теперь, болѣе нежели когда нибудь—къ проекту г. Богдановича. Все это въ настоящее время сгруппировалось такъ, что при мощномъ участіи Министерства Удѣловъ не только въ видахъ обще-Государственныхъ, но и по несомнѣнной пользѣ обширныхъ земель, Удѣлу принадлежащихъ, въ губерніяхъ: Пермской, Вятской и Уфимской, а равно и для Алтайскихъ заводовъ Кабинета Его Величества, что благопріят-

выя обстоятельства эти не могу не представить вниманію Вашего Сіятельства.

Съ истиннымъ почтеніемъ и проч... Подписалъ: *А. Каминскій*

---

16. Письмо Генералъ-Губернатора Западной-Сибири, генералъ-адъютанта Хрущова, Министру Путей Сообщенія, генералъ-адъютанту Посьету, отъ 10 ноября 1874 года.

М. Г. Константинъ Николаевичъ! Въ 1869 году, 14 Декабря, я имѣлъ счастіе повергнуть на высокое благоусмотрѣніе Его Императорскаго Величества Государя Императора прилагаемую у сего записку о скорѣйшемъ сооруженіи Сибирской желѣзной дороги по южному направленію отъ Нижняго-Новгорода на Казань и Екатеринбургъ до Тюмени.

Къ ходатайству этому я былъ побужденъ глубокимъ, на опытѣ выработаннымъ сознаніемъ, что вся будущность Сибири, ея экономическое и гражданское развитіе и, наконецъ, самое объединеніе ея съ остальными частями Имперіи находятся въ тѣснѣйшей зависимости отъ правильнаго разрѣшенія вопроса о желѣзнодорожномъ сообщеніи Сибирскаго края съ Россіей.

Я не буду утомлять вниманіе Вашего Высокопревосходительства перечисленіемъ доводовъ въ пользу южнаго Нижегородско-Тюменскаго направленія Сибирской дороги. Позволяю себѣ только напомнить, что, со стороны Сибири, Тюмень—какъ Ваше Высокопревосходительство сами имѣли возможность видѣть на мѣстѣ—представляетъ собою внутренній портъ, единственно—удобный для соединенія рельсоваго бассейна сибирскихъ водъ съ Волжско-Камскимъ бассейномъ. Въ настоящее время 36 пароходовъ поддерживаютъ сношенія этого порта съ пристанями, расположенными по рѣкамъ Оби и Иртышу. Со стороны же Россіи, къ Нижнему и къ Москвѣ существуетъ несомнѣнное, постоянное, вѣками упрочившееся тяготѣніе Сибири, посягать на которое, по моему глубокому убѣжденію, было бы большою экономическою ошибкою.

Въ самой Сибири ни одинъ еще голосъ не былъ поданъ за сѣверное направленіе дороги. Еще въ 1869 году, на предложенные мною вопросы относительно наиболѣе выгоднаго въ экономическомъ отношеніи направленія Сибирскаго пути, купечество, торгующее на Ирбитской ярмаркѣ, Сибирское и Русское, сдѣлало единогласное и весьма основательно мотивированное

постановленіе, которымъ южное направленіе изъ Тюмени, какъ единственнаго исходнаго пункта Сибири, на Екатеринбургъ, Казань и Нижній-Новгородъ признано единственно полезнымъ для удовлетворенія торгово-промышленныхъ интересовъ Сибири.

Ваше Высокопревосходительство, конечно, согласитесь съ тѣмъ, что Сибирская дорога не можетъ и не должна игнорировать интересы Сибири; интересы эти ей слѣдуетъ имѣть въ виду прежде всего и тѣмъ болѣе, что они отнюдь и ни въ чемъ не противорѣчатъ общимъ экономическимъ интересамъ Россіи,— что вполнѣ подтверждается многократными въ пользу того же самаго направленія Сибирской дороги ходатайствами какъ московскаго купечества, такъ и купечества, торгующаго на Нижегородской ярмаркѣ.

Вопросъ о проложеніи Сибирскаго рельсоваго пути возбуждаемъ былъ при трехъ Министрахъ Путей Сообщенія. Вашему Высокопревосходительству, хорошо знакомому съ Сибирью и съ ея стремленіями къ сближенію и къ общенію съ родною ей Россіей, предстоитъ осуществить это важное во всѣхъ отношеніяхъ Государственное дѣло. Сжившись весьма близко съ интересами Сибири, во время продолжительнаго управленія Западно-Сибирскимъ краемъ, и нынѣ оставляя на всегда этотъ край, я считаю дѣломъ совѣсти высказать передъ Вашимъ Высокопревосходительствомъ правдивое слово о настоятельной необходимости скораго и правильнаго разрѣшенія вопроса о Сибирской дорогѣ, долженствующей служить звеномъ тѣснѣйшей экономической и общественной связи Сибири съ Россіей. Буду счастливъ, если это послѣднее мое ходатайство въ пользу края, которому посвящена была моя дѣятельность въ теченіи многихъ годовъ, послужитъ къ ускоренію такъ давно ожидаемаго всею Сибирью рельсоваго пути въ Россію, въ сердце русской промышленности и русской жизни.

Примите и проч.

Подписалъ: *А. Хрущевъ.*

---

17. Адресъ купечества, торгующаго на Нижегородской ярмаркѣ, Министру Путей Сообщенія, отъ 30 Ноября 1874 г.

М. Г. Константинъ Николаевичъ! Мы, торговые люди всей Россійской Имперіи, собравшись изъ всѣхъ окраинъ нашего великаго отечества на главнѣйшемъ его внутреннемъ рынкѣ,

нижегородской ярмаркѣ, имѣемъ честь привѣтствовать Ваше Высокопревосходительство на новомъ постѣ, на который призваны Вы благоволеніемъ нашего Отца, державнаго Хозяина русской земли.

Мы радуемся, что возлюбленный Государь нашъ вручилъ Вамъ одну изъ важнѣйшихъ отраслей государственнаго управленія—завѣдываніе путями сообщенія; отъ нихъ зависитъ вся торговля и промышленная дѣятельность наша. Въ назначеніи же Вашего Высокопревосходительства Министромъ Путей Сообщенія видимъ мы залогъ преуспѣянія русской торговли.

Для насъ, представителей средоточія торговли и промышленности всей Имперіи, первою, неотложною потребностью оказывается соединеніе богатой Сибири съ Казанью, Нижнимъ Новгородомъ и Москвою. Семь лѣтъ уже ходатайствуемъ мы постоянно объ устройствѣ Сибирской ж. д. отъ Нижняго-Новгорода, черезъ Казань и Екатеринбургъ до Тюмени: земства нижегородское и казанское, купечество Нижняго-Новгорода, Казани и всей Сибири, купечество, торгующее на двухъ главнѣйшихъ ярмаркахъ Россіи—нижегородской и ирбитской—наконецъ, купечество самаго сердца Россіи и средоточія ея промышленности и внутренней торговли, Москвы,—всѣ эти представители и труженики промышленной и торговой жизни Имперіи не разъ просили о скорѣйшемъ устройствѣ Сибирской дороги.

Сблизивъ и сплотивъ Сибирь съ коренною Россіею узами не только экономическими, но и нравственными, дорога эта дастъ живительный толчекъ нашей внутренней торговлѣ, подниметъ нашу промышленность и сохранитъ жизнь нижегородской ярмаркѣ.

Обходить же нижегородскую ярмарку рельсовымъ путемъ—значитъ погубить ее, къ великому ущербу государственнаго и народнаго хозяйства!

Ваше Высокопревосходительство! Вамъ извѣстна Сибирь, Вамъ извѣстны ея потребности, экономическое величіе и нравственное стремленіе ея жителей къ окончательному, полнѣйшему сплоченію ея съ Европейской Россіей. Вы сами свидѣтельствовали о томъ предъ Государемъ Императоромъ въ достопамятномъ докладѣ, представленномъ Вами въ 1873 году, по возвращеніи Вашемъ изъ поѣздки черезъ всю Сибирь, сопровождая совершившаго кругосвѣтное путешествіе Великаго Князя Алексѣя Александровича. Рельсовый путь, связывающій своими желѣзными узами Сибирь съ коренною Россіей—вотъ единствен-

ный способъ окончательнаго слiянiя ихъ въ одно неразрывное цѣлое.

Ваше Высокопревосходительство, внемлите голосу торговаго люда всей Россiи, столько лѣтъ ожидающаго сооруженiя Сибирской желѣзной дороги! Будьте предстателемъ о нуждахъ и пользахъ русской торговли предъ Престоломъ Августѣйшаго Монарха, не откажите въ своемъ ходатайствѣ предъ Его Императорскимъ Величествомъ о скорѣйшемъ сооруженiи Сибирскаго желѣзнаго пути по южному направленiю, какъ единственному, коимъ удовлетворяются всѣ настоятельнѣйшiя потребности торговаго дѣла Россiи.

Да обезсмертитъ успѣхъ этого великаго предпрiятiя имя Вашего Высокопревосходительства въ исторiи экономической жизни нашего возлюбленнаго отечества! (*Слѣдуетъ до 200 подписей*).

---

18. Ходатайство, представленное Министру Путей Сообщенiя, отъ 2 Февраля 1875 года, дворянствомъ Казанской губернiи, Казанскимъ земствомъ, городомъ Казанью, Казанскою биржею и представителями мѣстной торговли и промышленности.

Изысканiя для вѣтви отъ горнозаводской желѣзной дороги на Ирбитъ и Тюмень, минуя Екатеринбургъ, заставляютъ опасаться, что соединенiе Сибирскаго желѣзнаго пути съ сѣтью Европейскихъ желѣзныхъ дорогъ можетъ послѣдовать по сѣверному направленiю.

Подобное соединенiе Сибири съ Европейскою Россiею, ежели не угрожаетъ разрушенiемъ торговыхъ отношенiй, утвержденныхъ многими вѣками, то, во всякомъ случаѣ, лишаетъ всякой надежды на преуспѣянiе торговой и промышленной дѣятельности на тѣхъ пунктахъ исконнаго Сибирскаго пути, гдѣ уже она достигла извѣстнаго развитiя, несмотря на разстоянiе и трудность сообщенiя.

Желѣзный путь на этихъ пунктахъ въ настоящее время сдѣлался насущною потребностiю для дальнѣйшаго развитiя промышленной и торговой дѣятельности.

Казань—одинъ изъ главныхъ пунктовъ восточной

половины Россіи, вмѣщающій въ себѣ плодотворную дѣятельность Сибири и Волжско-Камскаго бассейна.

Высокопросвѣщенный умъ Вашего Высокопревосходительства не можетъ не провидѣть великаго будущаго, предназначеннаго самимъ географическимъ положеніемъ обширному и богатому краю; горячее сочувствіе Вашего Высокопревосходительства къ преуспѣянію Россіи, на пути прогресса и цивилизаціи, даетъ намъ полную вѣру, что и по настоящему вопросу Вы не откажетесь быть ходатаемъ предъ лицемъ Августѣйшаго и Всемилостивѣйшаго нашего Государя.

Подписали: Исправляющій должность Губернскаго Предводителя Дворянства *Перцовъ*; Городской Голова *Янишевскій*; Уполномоченные отъ Губернскаго земства *Молоствовъ*, *Боратынскій и Костливцевъ*; Исправляющій должность Предсѣдателя Биржеваго Комитета *Класеннъ;* Городскіе гласные *Романовъ*, *Месетниковъ и Крестовниковъ* и Старшины Биржеваго Комитета *Михалевъ Тихомировъ*.

---

19. Письмо Е. В. Богдановича къ Министру Финансовъ, отъ 4 Февраля 1875 года.

Изъ многочисленныхъ адресовъ и заявленій купечества и городскихъ обществъ Вашему Высокопревосходительству извѣстно, что въ послѣднее время въ средѣ нашего торговаго и промышленнаго сословія вновь ожили надежды на скорое осуществленіе рельсоваго транзитнаго пути изъ Сибири къ центральнымъ русскимъ рынкамъ—Казани, Нижняго-Новгорода и Москвы. Для меня лично надежды эти слишкомъ дороги, такъ какъ дѣлу Сибирской дороги я посвятилъ лучшіе годы моей дѣятельности, никогда не имѣвши въ виду никакихъ концессіонерныхъ разсчетовъ.

Въ виду затрудненій, возникшихъ нынѣ при осуществленіи Уральской горнозаводской линіи,—затрудненій, которыя могутъ повести къ радикальному измѣненію направленія означенной линіи, а вмѣстѣ съ тѣмъ и къ насильственному разрѣшенію вопроса о будущей транзитной дорогѣ въ явный ущербъ интересамъ торговли, я считаю долгомъ совѣсти обратить вниманіе Вашего Высокопревосходительства, какъ естественнаго

покровителя русскихъ торгово-промышленныхъ интересовъ, на обстоятельства этого дѣла, о которыхъ я лично и письменно нѣсколько разъ заявлялъ бывшему Министру Путей Сообщенія графу Алексѣю Павловичу Бобринскому, указывая постоянно на ошибки, допущенныя при начертаніи горнозаводской линіи.

По случаю обсужденія въ «Обществѣ для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ» записки Екатеринбургскаго городскаго общества «о направленіи Сибирско-Уральской желѣзной дороги», я, какъ участникъ прежнихъ трудовъ этого Общества въ обсужденіи вопроса о Сибирской дорогѣ, вызванъ былъ сдѣлать докладъ по вопросамъ, возбужденнымъ запиской Екатеринбургскаго городскаго общества. Препровождая на благоусмотрѣніе Ваше этотъ докладъ, напечатанный въ газетахъ по распоряженію Комитета Общества, я льщу себя надеждою, что Ваше Высокопревосходительство увидите въ немъ не болѣе какъ выраженіе честнаго, ни за какими корыстными побужденіями не прячущагося убѣжденія труженика, работающаго уже многіе годы надъ дѣломъ сближенія Сибири съ Россіей. Буду счастливъ, если взгляды мои на это дѣло обратятъ на себя просвѣщенное вниманіе Ваше и если Ваше Высокопревосходительство признаете необходимымъ оградить интересы русской торговли, добивающейся съ такою настойчивостію прямого кратчайшаго пути изъ Сибири къ русскимъ центральнымъ рынкамъ.

Примите и проч. Подписалъ: *Е. Богдановичъ.*

Письмо подобнаго же содержанія, отъ 31 января 1875 года, было послано Е. В. Богдановичемъ г. Министру Путей Сообщенія.

---

20. Записка, представленная весною 1875 года, Гг. Министрамъ депутатами отъ Нижегородскаго, Казанскаго и Екатеринбургскаго земствъ и представителями отъ купечества.

Многіе годы уже Сибирская желѣзная дорога составляетъ предметъ живѣйшаго интереса для всего русскаго общества. Въ особенности же съ 1869—1870 годовъ созрѣло въ цѣлой Россіи убѣжденіе въ неотлагательной необходимости рельсоваго пути, который тѣснѣйшими экономическими узами связалъ бы Сибирь съ центромъ

Россіи, съ Москвою и ея фабричною промышленностію, съ Нижнимъ-Новгородомъ и его обширнѣйшимъ всероссійскимъ торжищемъ.

Все русское купечество, а за нимъ также и городскія сословія и многія земства высказались въ пользу этой дороги цѣлымъ рядомъ неоднократно возобновлявшихся адресовъ, ходатайствъ, заявленій и депутацій. Болѣе двухсотъ главнѣйшихъ купеческихъ фирмъ, торгующихъ на Нижегородской ярмаркѣ, подали г. Министру Финансовъ адресъ съ ходатайствомъ за южное направленіе Сибирской дороги, т. е. за соединеніе Москвы и Нижняго черезъ Казань съ Екатеринбургомъ и Тюменью.

„Соединеніе Сибири съ Москвою—сказано въ этомъ „адресѣ—посредствомъ желѣзной дороги составляетъ „настоятельную и неотложную необходимость для всей „внутренней торговли Имперіи и для торговыхъ сно„шеній нашихъ съ Китаемъ и средне-азіатскими госу„дарствами... Громадность Русской Имперіи указываетъ „на необходимость центральнаго рынка, въ видѣ ли „всероссійской биржи, или въ видѣ складочнаго средо„точія нашей внутренней торговли. Эта биржа, это „складочное средоточіе—Нижегородская ярмарка, кото„рая падетъ, если Сибирскій желѣзный путь обойдетъ ее“.

Въ такомъ же точно смыслѣ представлены были ходатайства: отъ иногородняго купечества, торгующаго на Ирбитской ярмаркѣ, второй у насъ послѣ Нижегородской, отъ городскихъ обществъ Москвы, Нижняго, Казани, Екатеринбурга, отъ городовъ Западной и Восточной Сибири, отъ биржевыхъ комитетовъ Московскаго и Казанскаго и, наконецъ, отъ многихъ земствъ.

Этому единодушному голосу всей промышленно-торговой Россіи — голосу за неотложную необходимость южной Сибирской дороги—въ свою очередь, вторила и мѣстная сибирская администрація. Въ запискѣ, представленной Его Величеству Генералъ - Губернаторомъ Западной Сибири, ген.-ад-мъ Хрущовымъ, отъ 14-го декабря 1869 года, сказано, между прочимъ:

„Отдаленность Сибири отъ центра Россіи состав„ляетъ главнѣйшую причину слабаго развитія этого

„края, богатаго всякаго рода естественными произве-„деніями. Одна только желѣзная дорога отъ рѣчной „системы западной Сибири до Москвы можетъ развить „въ немъ торгово-промышленную дѣятельность и обез-„печить его въ политическомъ отношеніи. Всеподдан-„нѣйше осмѣливаюсь доложить Вашему Императорскому „Величеству, что отдаленная и глубоко преданная Вамъ „Сибирь приметъ осуществленіе своего горячаго жела-„нія приблизиться къ Россіи, какъ залогъ новой Вашей „заботливости и попеченія о преуспѣяніи и благоден-„ствіи столь богатаго естественными дарами Сибирскаго „края“.

Желанія торгово-промышленнаго сословія, а также и мѣстной администраціи, повидимому, близки къ осуществленію. Сибирская желѣзная дорога, еще въ 1870 году, по Высочайше утвержденному журналу Комитета желѣзныхъ дорогъ, признанная «самонужнѣйшею», внесена, наконецъ, въ сѣть предположенныхъ къ постройкѣ дорогъ и поставлена на первую очередь.

Правительству предстоитъ теперь разрѣшить самый капитальный вопросъ—о направленіи сибирскаго рельсоваго пути. Предстоитъ сдѣлать выборъ между южнымъ и сѣвернымъ направленіемъ. Южное направленіе ведетъ путь отъ конечнаго пункта Сибирскихъ водъ, Тюмени, на Екатеринбургъ, какъ центръ уральскихъ горнозаводскихъ интересовъ, и далѣе къ рынкамъ Казани, Нижняго-Новгорода и Москвы. По сѣверному же направленію дорога предполагается изъ Тюмени на Нижній Тагилъ, Пермь, Кострому, Ярославль и Рыбинскъ, или же, согласно позднѣйшему предположенію, на Пермь, Вологду и Петербургъ. Южное направленіе удовлетворяетъ экономическимъ интересамъ всей Россіи, тогда какъ сѣверное имѣетъ въ виду исключительно интересы трехъ или четырехъ сѣверныхъ губерній, слабо населенныхъ и лишенныхъ почти всякаго промышленнаго развитія. За южное направленіе высказались вполнѣ опредѣленныя и сознательныя симпатіи русскаго и сибирскаго купечества, городскихъ обществъ. земствъ и биржевыхъ комитетовъ; за сѣверное же направленіе подаются голоса только въ немногихъ непосредственно заинтересованныхъ сѣверною дорогою пунктахъ

и голосами этими руководятъ исключительно мѣстные, болѣе или менѣе узкіе интересы. Южная, т. е. Нижегородско-Тюменская дорога, отвѣчаетъ дѣйствительнымъ, существующимъ уже и притомъ весьма настойчивымъ экономическимъ нуждамъ, между тѣмъ какъ сѣверная дорога имѣетъ въ виду только будущія, еще несуществующія потребности.

Отъ выбора направленія для Сибирской желѣзной дороги вполнѣ будетъ зависѣть ея экономическое значеніе, т. е. сумма услугъ, оказываемыхъ ею экономическому преуспѣянію Россіи, совмѣстно съ Сибирью. Вмѣстѣ съ тѣмъ, отъ выбора направленія будетъ зависѣть—должна ли Сибирская дорога занять видное мѣсто между нашими наиболѣе производительными и полезными рельсовыми путями, или же она должна будетъ увеличить собою и безъ того значительное уже число нашихъ бездоходныхъ и непроизводительныхъ дорогъ, составляющихъ тяжелое бремя для Государственнаго Казначейства.

---

21. Предсмертное завѣщаніе бывшаго Генералъ-Губернатора Западной Сибири, генералъ-адъютанта А. П. Хрущова, и письмо бывшаго Военнаго Министра генералъ-адъютанта Д. А. (нынѣ графа) Милютина А. П. Хрущову.

Въ виду интереса, возбужденнаго вопросомъ о сибирской желѣзной дорогѣ не только на всемъ востокѣ Европейской Россіи, но и въ степяхъ Средней Азіи до границъ Китая, газета «Голосъ», отъ 21-го августа 1880 года, № 230, сообщила два любопытные документа изъ переписки по этому поводу генералъ-адъютанта А. П. Хрущова съ Военнымъ Министромъ, графомъ Д. А. Милютинымъ. За нѣсколько дней передъ смертью, генералъ-адъютантъ Хрущовъ писалъ Министру изъ своей деревни Басова, Тульской губерніи, отъ 6-го іюля 1875 года:

«Глубокочтимый Дмитрій Алексѣевичъ! По возвращеніи изъ чужихъ краевъ въ свою деревню, я вновь заболѣлъ и нынѣ чувствую крайнее ослабленіе силъ. Только на дняхъ я узналъ, что 6-го мая было совѣ-

щаніе въ Комитетѣ Министровъ по вопросу о сибирской желѣзной дорогѣ и что, будто, разрѣшеніе этого вопроса отложено на неопредѣленное время.

«Это важное государственное дѣло давно и непрестанно меня озабочиваетъ. Управляя до того Западносибирскимъ краемъ, я удостовѣрился въ желаніи сибиряковъ скорѣе сблизиться съ Москвой и удостовѣрился, что населеніе Сибири и все ея торговое сословіе, въ видахъ развитія торговли и промышленности, въ видахъ тѣснѣйшей экономической и общественной связи, желаютъ направленія рельсоваго пути отъ «воротъ Сибири», Тюмени, черезъ Екатеринбургъ, низовья Камы, Казань и Нижній-Новгородъ. Сибирское, московское, все россійское купечество еще въ 1869 году представило мнѣ единогласное постановленіе всей ирбитской ярмарки въ пользу упомянутаго направленія. Этотъ рельсовый путь будетъ служить самымъ лучшимъ способомъ для развитія торговыхъ сношеній съ Китаемъ и прилегающими къ Сибири мѣстностями Средней Азіи. Со стороны Россіи къ Нижнему и къ Москвѣ существуетъ несомнѣнное, постоянное, вѣками упрочившееся тяготѣніе Сибири. Желѣзная дорога отъ рѣчной системы Западной Сибири до Москвы послужитъ къ развитію торговопромышленной дѣятельности и къ обезпеченію въ политическомъ отношеніи. На опытѣ выработаннымъ сознаніемъ, я глубоко убѣдился, что вся будущность Сибири, ея экономическое и гражданское развитіе и, наконецъ, самое объединеніе ея съ остальными частями Имперіи находятся въ тѣснѣйшей зависимости отъ правильнаго разрѣшенія вопроса о желѣзнодорожномъ сообщеніи Сибирскаго края съ Россіей.

«Все мною здѣсь изложенное усерднѣйше прошу Васъ повергнуть къ стопамъ Его Императорскаго Величества, нашего мудраго Государя.

. . . .

. . . .

«Глубоко уважая Васъ, какъ вѣрнаго царскаго слугу, какъ полезнѣйшаго государственнаго дѣятеля, глубоко оцѣнивая познанія Ваши и знакомство Ваше съ нуждами отечества, я обращаю именно къ Вамъ, Дмитрій Алексѣевичъ, мою просьбу быть рачителемъ южнаго

3*

направленія сибирской дороги. Я спокойно умру въ мысляхъ, что скоро совершится радостное и общеполезное сближеніе Сибири съ Москвою на славу нашего обожаемаго Государя.

«Настоящее письмо есть мое завѣщаніе»...

Съ тѣмъ вмѣстѣ «Голосъ» приводитъ копію съ отвѣтнаго письма Военнаго Министра генералъ-адъютанту Хрущову, отъ 10-го іюля 1875 года.

«Съ глубокимъ прискорбіемъ узналъ я изъ письма Вашего отъ 6-го іюля, привезеннаго вчера Вашимъ адъютантомъ, о болѣзненномъ положеніи Вашего Высокопревосходительства. Сегодня поспѣшилъ я доложить объ этомъ Государю Императору, также, какъ и о содержаніи Вашего письма. Его Величество былъ крайне огорченъ этимъ извѣстіемъ и выразилъ надежду, что съ Божьею помощью здоровье Ваше поправится. Относительно сибирской желѣзной дороги могу сообщить Вашему Высокопревосходительству, что Государь Императоръ изволитъ *вполнѣ признавать всю важность и необходимость этого пути*, и если рѣшеніе вопроса собственно о направленіи линіи было отложено, то единственно потому, что, по важности дѣла, Его Величеству угодно лично выслушать мнѣнія Министровъ по этому предмету. Такъ какъ въ настоящее время почти всѣ они въ отсутствіи, то и приходится отложить дѣло до осени. Но Ваше Высокопревосходительство можете быть вполнѣ спокойны, что *завѣтная Ваша мысль осуществится несомнѣнно не въ далекомъ будущемъ.*

«Душевно желая Вамъ, Александръ Петровичъ, скорѣйшаго возстановленія здоровья и силъ, покорнѣйше прошу принять увѣреніе въ глубокомъ моемъ почтеніи и душевной преданности».

---

22. Письмо Е. В. Богдановича къ Министру Финансовъ отъ 20 Декабря 1875 года.

Десять лѣтъ назадъ, именно 29 іюня 1866 года, В. В. изволили принять меня у себя на дачѣ, гдѣ я, только что возвратившись съ Урала, имѣлъ честь изложить Вамъ главныя основанія моего проекта Сибирской желѣзной дороги. Выслушавъ

внимательно, В. В. изволили отозваться, что Вы вполнѣ одобряете мою мысль и тѣ мотивы, которые были мною вкратцѣ представлены. Къ этому одобрительному отзыву Вы прибавили слѣдующія, врѣзавшіяся у меня въ памяти слова: „Скажу Вамъ, однако, полковникъ, что много еще утечетъ воды, прежде, нежели это полезное дѣло найдетъ свое осуществленіе»

Слова эти я принялъ за призывъ къ энергіи и къ труду за указаніе на необходимость долго и много работать для тщательнаго обслѣдованія вопроса о сближеніи Сибири съ Россіей рельсовымъ путемъ. Вопросъ этотъ съ тѣхъ поръ сдѣлался для меня задачею, которой я посвятилъ лучшіе годы моей дѣятельности.

Среди трудовъ, усилій и борьбы прошли десять лѣтъ; воды, дѣйствительно, много утекло, но пророческія слова В. В. сбылись: „полезное дѣло южной Сибирской дороги будетъ имѣть свое скорое осуществленіе!» Правое дѣло восторжествовало!.. Повинуясь невольному порыву сердца, я не могу воздержаться, чтобы не привѣтствовать въ лицѣ В. В. горячаго и перваго по времени защитника этого «полезнаго дѣла“, за которое сказался голосъ всей экономической Россіи. Вашею защитою въ этомъ дѣлѣ Вы еще разъ укрѣпили твердое убѣжденіе всего русскаго общества, привыкшаго видѣть въ Васъ постояннаго оберегателя русскихъ народно-экономическихъ интересовъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ предстательство Вашего Высокопревосходительства за южную Сибирскую дорогу дало моимъ долголѣтнимъ усиліямъ не только смыслъ, но также плоть и кровь Въ этой мысли, доставляющей мнѣ высоко-нравственное удовлетвореніе за всѣ понесенные труды, я почтительнѣйше прошу В. В. видѣть главный мотивъ, давшій мнѣ смѣлость выразить Вамъ глубокія чувства безпредѣльной благодарности за поощреніе, данное мнѣ 29 іюня 1866 года.

Примите и проч. Подписалъ *Е. Богдановичъ*.

---

23. Приказъ Генералъ - Губернатора Западной Сибири въ городѣ Омскѣ, Декабря 26 дня, 1875 года, № 89.

Вслѣдствіе изъявленія вѣрноподданнѣйшихъ чувствъ, глубокой признательности и всепреданнѣйшаго ходатайства со стороны Омскаго и другихъ городовыхъ обществъ Западной Сибири, я имѣлъ счастіе повергнуть

таковыя по телеграфу 25-го сего Декабря на Всемилостивѣйшее Государя Императора благовоззрѣніе въ слѣдующихъ выраженіяхъ:

„Съ невыразимымъ восторгомъ жители Западной Сибири приняли радостную вѣсть объ утвержденіи Сибирской желѣзной дороги южнаго направленія. Иногородныя общества телеграммами, а Омское словесно, въ лицѣ своихъ представителей, явившихся ко мнѣ сегодня послѣ молебствія о здравіи и благоденствіи Вашего Императорскаго Величества и всего Царствующаго Дома, ходатайствуютъ повергнуть къ стопамъ Вашимъ, Всемилостивѣйшій Государь, чувства вѣрноподданнической преданности и глубочайшей признательности за заботы о благѣ подданныхъ, простирающіяся на дальнѣйшія окраины Государства и осуществляющія пламенныя желанія и надежды сибиряковъ. Свято храня въ памяти, что первый въ Россіи рельсовый путь, столь много способствовавшій ея экономическому развитію, Вашему Величеству благоугодно было почтить названіемъ Николаевскаго по Имени Августѣйшаго его Творца, благодарная Сибирь пріемлетъ смѣлость всеподданнѣйше просить: первый же паровой путь, долженствующій неразрывно связать просвѣщенную Европу съ коснѣющею до нынѣ въ застоѣ Азіею, удостоить наименованія Александровской желѣзной дороги“.

Въ отвѣтъ на всеподданнѣйшее донесеніе мое, Министръ Внутреннихъ Дѣлъ, Генералъ-Адъютантъ Тимашевъ увѣдомилъ меня сегодня телеграммою:

«Государь Императоръ Высочайше повелѣть соизволилъ: Благодарить за изъявленныя въ телеграммѣ Вашего Превосходительства вѣрноподданническія чувства благодарности, выразивъ при этомъ надежду, что утвержденное направленіе Сибирской желѣзной дороги послужитъ къ благоденствію, преуспѣянію и развитію отдаленнаго Сибирскаго края. Что же касается наименованія желѣзной дороги Александровскою, то Его Величество изволилъ отозваться, что это будетъ возможно, когда Богъ благословитъ докончить ея постройку».

Съ глубокимъ благоговѣніемъ принявъ Августѣйшія слова Государя Императора и Всемилостивѣйше дарованную Его Императорскимъ Величествомъ облагодѣ-

тельствованному Монархомъ отдаленному Сибирскому краю надежду на присвоеніе, по окончаніи сооруженія, первой въ мірѣ желѣзной дороги, соединяющей двѣ страны свѣта, Имени Державнаго ея Созидателя,— считаю за особенное счастье о таковой новой Монаршей милости объявить во всеобщее свѣдѣніе по Высочайше ввѣренному мнѣ краю.

Подписалъ: Генералъ-Губернаторъ, Генералъ-Адъютантъ *Казнаковъ*.

---

24. Отзывъ Президента Географическаго Общества въ Вѣнѣ, профессора Гохштеттера о различныхъ проектахъ направленія Сибирской желѣзной дороги.

(Перепечатано изъ книги Горнаго Инженера Кеппена „Азія и проектированныя въ ней желѣзныя дороги по Гохштеттеру" изд. 1877 года, стр. 1, 36, 37, 51 и 52).

«Въ началѣ 1876 года, профессоръ Гохштеттеръ, Президентъ Географическаго Общества въ Вѣнѣ, въ прочитанной имъ лекціи представилъ очеркъ будущихъ желѣзнодорожныхъ линій, проектированныхъ для соединенія Европы съ различными пунктами азіятскаго материка. Впослѣдствіи упомянутый ученый, собравъ весьма обширный и богатый данными матеріалъ, разработалъ этотъ предметъ въ болѣе обширную статью, которая и появилась въ свѣтъ въ видѣ отдѣльной, довольно объемистой брошюры, съ приложенной къ ней картой Азіи.

«Въ настоящее время (1876 г.) Нижній-Новгородъ представляетъ крайнюю точку сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ по направленію къ Уралу и къ Сибири. На этомъ разстояніи отъ Нижняго до Перми имѣется пароходное сообщеніе, но водяной путь открытъ лишь съ Апрѣля до Октября, вотъ почему устройство Сибирской дороги необходимо не только для развитія горнозаводской промышленности на Уралѣ, но и для транзитной торговли между Европейской Россіей и Сибирью. Уже болѣе 10 лѣтъ тому назадъ произведены самыя подробныя изысканія для опредѣленія наивыгоднѣйшаго

направленія желѣзной дороги въ Сибирь. Въ многочисленныхъ брошюрахъ описаны разные проекты, составители коихъ съ необыкновеннымъ терпѣніемъ боролись за осуществленіе предложенныхъ ими линій. Однимъ изъ ожесточеннѣйшихъ борцовъ за кратчайшую линію изъ Нижняго-Новгорода черезъ Казань и Екатеринбургъ въ Тюмень является полковникъ Богдановичъ. Во время путешествія, совершеннаго въ 1872 г. на Уралъ, профессору Гохштеттеру удалось ближе ознакомиться съ различными проектами Сибирской желѣзной дороги, между коими *онъ отдаетъ предпочтеніе проекту полковника Богдановича*. Этотъ-же проектъ удостоился одобренія въ Совѣтѣ Министровъ, разбиравшемъ его подъ личнымъ предсѣдательствомъ Государя Императора 30 Декабря 1875 года.

„Таковымъ разрѣшеніемъ вопроса о направленіи сибирской желѣзной дороги сдѣланъ большой шагъ впередъ, обѣщающій весьма важныя послѣдствія. Начало постройки Сибирской желѣзной дороги, такимъ образомъ, уже разрѣшено; дальнѣйшее продолженіе ея, поэтому представляетъ лишь вопросъ времени. Но эта линія имѣетъ важное значеніе не только какъ начало Сибирской желѣзной дороги, но она пріобрѣтаетъ еще гораздо болѣе значенія тѣмъ, что она представляетъ собою часть будущей великой европейско-китайской транзитной линіи, а вмѣстѣ съ тѣмъ составляетъ также звено предлагаемой профессоромъ Гохштеттеромъ замкнутой кольцеобразной желѣзной дороги, цѣль которой приблизить къ Европѣ средне-азіятскія владѣнія Россіи. Поэтому, выборъ направленія линіи желѣзной дороги въ Тюмень, въ томъ видѣ, какъ оно Высочайше утверждено, представляется самымъ удачнымъ разрѣшеніемъ этого вопроса.

„Полковникъ Богдановичъ, неутомимый поборникъ Сибирской линіи, первоначально проектировавшій ее только отъ Нижняго-Новгорода до Тюмени и впослѣдствіи развившіи этотъ проектъ въ русско-китайскую транзитную линію, представилъ на бывшемъ въ Августѣ мѣсяцѣ 1875 г. въ Парижѣ Международномъ Географическомъ Конгрессѣ докладъ о проектированной имъ линіи желѣзной дороги. Проектъ этотъ, при исполненіи

котораго соединились бы между собою важнѣйшіе водные пути Сибири и явилась бы возможность прямой доставки европейскихъ товаровъ въ Китай, по грандіозности своей и вѣскости доводовъ, которыми г. Богдановичъ подкрѣплялъ свою идею, встрѣтилъ полное сочувствіе со стороны членовъ конгресса".

---

25. Письмо Е. В. Богдановича исправляющему должность предсѣдателя Казанскаго биржеваго комитета, отъ 20 Января 1876 года.

М. Г. Николай Константиновичъ! Вамъ угодно было почтить меня увѣдомленіемъ, что Казанское биржевое общество чествовало успѣшное окончаніе вопроса о направленіи Сибирской желѣзной дороги благодарственнымъ молебномъ и что, среди всеобщей радости за обезпеченіе будущаго экономическаго преуспѣянія Казани, биржевое общество вспомнило и о моихъ скромныхъ трудахъ, посвященныхъ дѣлу южной Сибирской дороги.

Переданное мнѣ Вами отъ имени биржеваго общества заявленіе признательности и поздравленіе съ успѣхомъ я принимаю какъ высшую награду, наиболѣе лестную для труженика, въ теченіи 10-ти лѣтъ преслѣдовавшаго одну и туже цѣль. Покорнѣйше прошу васъ засвидѣтельствовать биржевому обществу мою глубокую благодарность за его добрую память о моей посильной дѣятельности. Дѣйствительно, моею постоянною заботою было отстаивать интересы Казани, которая, самою природою, предназначена служить передовою станціею великаго сибирско-русскаго транзитнаго пути. Я счастливъ, что эта цѣль, столь важная для Казани, достигнута: въ близкомъ будущемъ Казань займетъ видное и почетное мѣсто на рельсовомъ пути, связывающемъ Сибирь съ сердцемъ Россіи.

Радуюсь вмѣстѣ со всѣми казанцами, что Казань не обойдена и интересы ея не остались не признанными. За все это мы должны воздать хвалу мудрости нашего возлюбленнаго Монарха: Его Державная Воля разрѣшила настоящій вопросъ согласно важнѣйшимъ экономическимъ интересамъ Россіи; эта же благая Воля даритъ Казани благодѣяніе прямаго желѣзнодорожнаго сообщенія съ Ураломъ и Сибирью, съ Нижнимъ и Москвою.

Возобновляя мою покорнѣйшую просьбу о заявленіи биржевому обществу города Казани моихъ чувствъ глубокой благодарности за его лестное вниманіе къ моей скромной труженической роли въ этомъ дѣлѣ, я пользуюсь случаемъ, чтобы засвидѣтельствовать Вамъ, Милостивый Государь, чувства моего высокаго уваженія.—Вашъ покорный слуга *Е. Богдановичъ.*

---

26. Письмо Е. В. Богдановича Министру Внутреннихъ Дѣлъ, Генералъ-Адъютанту Графу М. Т. Лорисъ-Меликову, отъ 15 Августа 1880 года.

Глубоко уважаемый Графъ Михаилъ Таріеловичъ! Сегодня я получилъ извѣстіе, что Графъ Н. П. Игнатьевъ имѣетъ намѣреніе въ день 26 или 30 августа доложить Государю Императору по телеграфу ходатайство всероссійскаго купечества, торгующаго на Нижегородской ярмаркѣ, о скорѣйшемъ сооруженіи южной Сибирской желѣзной дороги имени Его Величества и считаю моимъ долгомъ поспѣшить сообщеніемъ Вамъ этого извѣстія. Если дѣйствительно ходатайство это состоится, Государь неминуемо будетъ говорить съ Вами о телеграммѣ Графа. Пріемлю, поэтому, смѣлость доложить Вамъ *возможно краткую справку* относительно этого дѣла, надъ которымъ я работаю 15 лѣтъ. Подаривъ полчаса вниманія моему настоящему докладу, Вы легко возобновите въ памяти всѣ главнѣйшія обстоятельства этого сложнаго вопроса.

Прежде всего представляю благоусмотрѣнію Вашему весьма интересную статью „Голоса", въ которой всплыли на свѣтъ Божій два замѣчательные документа: во-1-хъ, *послѣдняя передъ смертью* просьба или, правильнѣе, мольба Сибирскаго Генералъ-Губернатора Хрущова, обращенная, черезъ Военнаго Министра, къ Государю объ утвержденіи направленія южной Сибирской желѣзной дороги, и во-2-хъ, *отвѣтъ Государя на эту просьбу*, изложенный въ письмѣ Военнаго Министра, которое, съ тѣмъ вмѣстѣ, служитъ и выраженіемъ сочувствія Графа Дмитрія Алексѣевича дѣлу Южно-Сибирской дороги. Въ дополненіе къ этимъ документамъ, представляю копію *перваго по времени ходатайства* за это же дѣло втораго Генералъ-Губернатора Западной Сибири Казнакова, повергнутаго на Высочайшее воззрѣніе тотчасъ по ознакомленіи его съ насущнѣйшими нуждами края. Такимъ образомъ, объ одномъ и томъ же дѣлѣ про-

сили Государя два сибирскихъ Генералъ-Губернатора: одинъ—сходя въ могилу, а другой—почти при вступленіи своемъ на воеводство. Ходатайства эти имѣли полный успѣхъ: вслѣдъ за всеподданнѣйшимъ докладомъ Генералъ-Адъютанта Казнакова дѣло о выборѣ направленія дороги было внесено на разсмотрѣніе Комитета Министровъ.

Вопросъ о выборѣ этого направленія обсуждался, по Высочайшему повелѣнію, два раза: въ Комитетѣ Министровъ и, подъ предсѣдательствомъ самого Государя, въ Совѣтѣ Министровъ. Оба раза горячими защитниками южнаго направленія были С. А. Грейгъ и А. А. Абаза. Какъ Вы изволите знать, Государь, 18 декабря 1875 года, соизволилъ утвердить южную линію. Судьбѣ было угодно, чтобы Высочайшаго утвержденія удостоилась та именно линія, которой я посвятилъ долгіе трудовые годы.

Въ числѣ Министровъ, всегда поддерживавшихъ южное направленіе, былъ Графъ Валуевъ. Скажу болѣе—именно Петру Александровичу принадлежитъ въ этомъ дѣлѣ, хотя и косвенно, заслуга *первоначальнаго* возбужденія вопроса: онъ, будучи Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ, командировалъ меня въ 1866 году на Уралъ, для принятія мѣръ къ отвращенію голода, и именно во время этой командировки, приглядываясь къ краю и его нуждамъ, я былъ наведенъ на мысль о необходимости сооруженія южной Сибирской желѣзной дороги. Инціаторомъ вопроса всѣ признаютъ меня, но если бы я не былъ командированъ Графомъ Валуевымъ на Уралъ, инціатива этого дѣла, вѣроятно, прошла бы мимо меня.

Министерство Путей Сообщенія, никогда, ни при одномъ Министрѣ, не сочувствовавшее *южному* направленію, тѣмъ не менѣе, уже съ 1870 года признавало необходимость скорѣйшей постройки Сибирской желѣзной дороги. При составленіи сѣти новыхъ рельсовыхъ путей, Министерство это, свыше означеннаго времени, называло Сибирскую дорогу „самонужнѣйшею“.

Вслѣдъ за утвержденіемъ южнаго направленія, Сибирь, въ лицѣ Генералъ-Губернатора Казнакова, просила у Государя новой милости—наименованія южной Сибирской дороги *Александровскою*. Отвѣтъ на это ходатайство былъ переданъ Генералъ-Губернатору въ извѣстной Вамъ телеграммѣ Министра Внутреннихъ Дѣлъ.

Таково положеніе дѣла — въ *оффиціальныхъ* сферахъ. Въ сферахъ же *неоффиціальныхъ* оно стояло и стоитъ, конечно, не

хуже. „Въ Сибири еще ни одинъ голосъ не былъ поданъ за сѣверное направленіе"—говорилось во всеподданнѣйшемъ докладѣ Сибирскаго Генералъ-Губернатора и эти слова были сущею правдою. Съ воззрѣніями и желаніями русскаго купечества, не только торгующаго на Нижегородской ярмаркѣ, но и именитаго, кореннаго Московскаго, а также Сибирскаго—Вамъ легко ознакомиться, если соблаговолите просмотрѣть представляемыя при семъ копіи различныхъ адресовъ купечества. Вмѣстѣ съ этимъ я могъ бы Вамъ представить обильныя копіи представленій и ходатайствъ отъ земскихъ и городскихъ учрежденій и отъ ученыхъ обществъ на ту же тему, но я боюсь злоупотребить Вашимъ вниманіемъ и временемъ.

Объ отношеніи печати къ этому дѣлу я не буду распространяться.

Простите, глубокоуважаемый Графъ, мою смѣлость говорить съ Вами чистосердечно и дозвольте мнѣ и на этотъ разъ разсчитывать на Вашу обычную доброту къ моему всегда искреннему слову.

Не по моему только, но по *общему* убѣжденію *всѣхъ* людей мысли и дѣла, по единодушному голосу общественнаго мнѣнія, Царское повелѣніе о немедленномъ начатіи сооруженія Александровской дороги было бы всѣми принято за новый знакъ Высочайшей милости русскому народу. Послѣ совершенныхъ реформъ, среди возбужденныхъ въ недавнее время ожиданій новой жизни—постройка Сибирской дороги будетъ новымъ, великимъ прогрессомъ. Не стану говорить о ея громадномъ *экономическомъ* значеніи—это нынѣ сознается всѣми; не стану повторять, что она дала бы *выгодныя общественныя работы* населенію—это уже высказано подробно въ моей политической запискѣ въ Верховную Распорядительную Коммиссію, а затѣмъ, въ послѣднее время, повторено Симбирскимъ Губернскимъ Земствомъ въ его ходатайствѣ, по случаю голода; не буду также распространяться о *стратегическомъ* значеніи этой линіи, на случай войны съ Китаемъ. Я обращу Ваше вниманіе только на слѣдующія знаменательныя совпаденія.

Сибирь, обдѣленная и понынѣ земскою, судебною и многими другими реформами, оторванная отъ сердца Россіи, праздновала 1-го августа, въ Тюмени, *трехсотлѣтній юбилей* своего существованія подъ державною рукою русскихъ царей. Дни юбилеевъ знаменуются царскою милостью, а какою другою милостью, какъ не постройкою сибирской дороги, можно всего

лучше облагодѣтельствовать отдаленную русскую окраину, изнывающую въ своемъ разобщеніи отъ Россіи?

Иду далѣе. Предстоящіе дни 26-го и 30-го августа имѣютъ для всего русскаго народа особенный, глубоко знаменательный смыслъ, въ виду начавшагося втораго 25-ти-лѣтія благополучнаго царствованія Государя. Ознаменовать наступающіе дни 26-го или 30-го августа *исключительною* милостью было бы весьма умѣстно и *Александровская* дорога, царственнымъ словомъ указанная къ немедленной постройкѣ въ день *помазанія на царство Александра II* или въ день Его тезоименника *Александра-Невскаго*, была бы именно такою *исключительною* милостью.

Дерзаю теперь коснуться лично Васъ, Графъ. Вамъ извѣстно, что теперь *всѣ* взоры, *всѣ* помыслы обращены *только на Васъ*. Общественное сознаніе совершенно основательно считаетъ единственно Васъ «виновникомъ всего содѣяннаго», источникомъ дальнѣйшаго движенія русской жизни къ прогрессу. Вамъ въ сознаніи русскаго народа дается многое, но многое и требуется отъ Васъ. Пятнадцать лѣтъ минуло со времени возникновенія вопроса Южно-Сибирской дороги и пять лѣтъ истекло съ минуты, когда Высочайшая мудрость указала: быть южной дорогѣ. Но эта южная дорога до сихъ поръ—*только на бумагѣ*. Министры, слуги Царя, до сихъ поръ оказывались безсильными осуществить Его волю. Смѣю ли я Вамъ высказать, что если бы 26-го или 30-го августа 1880 года было указано приступить къ сооруженію южной линіи, то вся мыслящая часть Россіи сочла бы *Васъ*—главнымъ виновникомъ новой Царской милости, которой до сихъ поръ никто не умѣлъ испросить русскому народу.

Въ заключеніе нѣсколько словъ о себѣ. Говорить о новой желѣзной дорогѣ всегда жутко изъ опасенія быть заподозрѣннымъ въ искательствѣ концессіи. Но Вы, Графъ, повѣрите моей всегдашней искренности, если я Вамъ доложу, что исканіе концессіи не входило и не входитъ въ мои планы. Нѣтъ, за мои безсонныя ночи на пользу южной Сибирской дороги *я уже вознагражденъ*: я почетный гражданинъ многихъ русскихъ и сибирскихъ городовъ и имя мое почтено учрежденіемъ многихъ стипендій, въ томъ числѣ *первой* стипендіи въ *первомъ*, по времени, Сибирскомъ университетѣ. Двойныхъ расплатъ за одно и тоже дѣло честный человѣкъ не признаетъ, а первую расплату за сибирскую дорогу я уже получилъ *полностью*.

Только увѣренность, что Вы, Графъ, не заподозрите моихъ

побужденій въ настоящемъ дѣлѣ и внушаеть мнѣ смѣлость говорить съ Вами такъ, какъ я говорю въ моемъ сегодняшнемъ письмѣ. Примите и проч. Подписалъ: *Е. Богдановичъ.*

---

27. Письмо Предсѣдателя Департамента Государственной Экономіи и „Высочайше учрежденной Коммиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи" Генералъ-Адъютанта графа Э. Т. Баранова, отъ 30 Сентября 1882 года, Генералъ-Маіору Е. В. Богдановичу.

М. Г. Евгеній Васильевичъ! Поздравительная телеграмма, Вами мнѣ присланная по случаю моего юбилея, доставила мнѣ живѣйшее удовольствіе. Прошу Ваше Превосходительство принять мою глубочайшую признательность за оказанную честь и передать мою живѣйшую благодарность гг. городскимъ головамъ Тюмени, Камышлова и Екатеринбурга, отъ имени которыхъ Вы мнѣ телеграфировали въ качествѣ Почетнаго Гражданина этихъ городовъ. Будемъ надѣяться, что, съ Божьею помощью, многочисленныя ходатайства представителей Екатеринбургскаго, Камышловскаго и Тюменскаго обществъ увѣнчаются полнымъ успѣхомъ и что соединеніе Тюмени съ Екатеринбургомъ будетъ залогомъ скорѣйшаго осуществленія столь желаемаго рельсоваго сообщенія изъ Европейской Россіи въ ея сибирскую окраину.

Пользуюсь случаемъ просить Ваше Превосходительство принять увѣреніе въ истинномъ моемъ почтеніи и преданности.

Подписалъ: Графъ *Э. Барановъ.*

---

28. Письмо Е. В. Богдановича къ Министру Финансовъ Н. Х. Бунге, отъ 11-го Октября 1882 г.

Глубоко уважаемый Николай Христіановичъ!

До меня, больнаго, вотъ уже пять недѣль не выходящаго изъ дому, дошли слухи, что въ дѣлѣ сооруженія Екатеринбурго-Тюменской дороги Вы склоняетесь предпочтительно въ пользу казенной постройки этого головнаго участка Сибирской желѣзной дороги.

Если 16 лѣтъ, посвященные разработкѣ южной Сибирской дороги, даютъ мнѣ нѣкоторое право выразить, конечно, не

оффиціальнымъ путемъ, мои пожеланія относительно способа осуществленія этого пути, столь близко связаннаго съ лучшими трудовыми годами моей жизни, то позвольте мнѣ, Николай Христіановичъ, высказать Вамъ, что Ваше рѣшеніе душевно радуетъ меня и несомнѣнно принято будетъ весьма сочувственно большинствомъ русскихъ людей. Сибирская дорога выдѣляется изъ ряда тѣхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, которыя разрѣшались безъ строгаго обсужденія и отдавались для постройки въ случайныя руки. Шестнадцать лѣтъ продолжалась научная разработка проекта Сибирской дороги и эти работы всегда были чужды личныхъ видовъ и интересовъ. Можетъ быть, именно отъ того дорогою этою интересовалась вся Россія и даже Западная Европа. Пусть же и сооруженіе этого общегосударственнаго предпріятія совершится въ чистыхъ условіяхъ—не случайными руками, а непосредственными распоряженіями самого Правительства.

Хочу вѣрить, что въ виду этихъ мотивовъ, высказанныхъ съ полною откровенностью, во имя нашего стараго знакомства, Вы не посѣтуете за эти строки, внушенныя мнѣ моею старинною страстью къ дѣлу Сибирской дороги.

По случаю болѣзни глазъ я диктую моей женѣ.

Примите и проч. Подписалъ: *Е. Богдановичъ.*

---

29. Письмо Нижегородскаго городскаго головы Е. В. Богдановичу отъ 10 Марта 1884 года № 1614.

М. Г. Евгеній Васильевичъ! Въ засѣданіи Нижегородской Городской Думы 9 сего Марта я докладывалъ телеграмму Вашего Превосходительства, отъ 2-го Марта, по вопросу о направленіи Сибирской желѣзной дороги. Дума, высказавъ еще въ 1882 году (когда Казанскій Городской Голова приглашалъ о назначеніи депутаціи для ходатайства о желѣзной дорогѣ), что—„она считаетъ не соотвѣтственнымъ возбуждать по данному вопросу со своей стороны ходатайство, такъ какъ вопросъ о направленіи Сибирской желѣзной дороги давно и всесторонне былъ обсуждаемъ въ высшихъ правительственныхъ сферахъ и на извѣстное направленіе ея (чрезъ Н.-Новгородъ. Казань и т. д.) воспослѣдовало въ 1875 году Всемилостивѣйшее соизволеніе“—остается при томъ же мнѣніи и въ настоящее время, воздерживаясь отъ всякихъ со своей стороны заявленій.

Поставляя себѣ въ обязанность о приведенномъ постановленіи Думы сообщить Вашему Превосходительству, съ выраженіемъ искренней благодарности за Ваше горячее участіе и заботы о пользахъ нашего края, прошу принять увѣреніе въ глубочайшемъ уваженіи и преданности, съ коими имѣю честь быть Вашего Превосходительства покорнѣйшимъ слугою. Подписалъ: *Василій Соболевъ.*

---

30. Письмо Е. В. Богдановича къ Министру Внутреннихъ Дѣлъ отъ 25 Марта 1884 года.

М. Г. Графъ Дмитрій Андреевичъ. Изъ Казани и Нижняго-Новгорода я извѣщенъ телеграммами и письмами, что мѣстныя земства и городскія общества имѣли обратиться къ Вашему Сіятельству съ ходатайствомъ о предстательствѣ Вашемъ передъ Его Императорскимъ Величествомъ за насущные интересы всего Волжско-Камскаго края, такъ тѣсно связанные съ вопросомъ объ осуществленіи давно уже утвержденнаго рельсоваго пути изъ Тюмени, черезъ Екатеринбургъ, Казань и Нижній-Новгородъ. Такое ходатайство вызвано опасеніями возможности перерѣшенія Высочайшей резолюціи, дважды давшей санкцію указанному направленію Сибирской желѣзной дороги.

Посвятивъ болѣе 15 лѣтъ разработкѣ и изученію на мѣстѣ этого важнаго вопроса, всякая ломка котораго угрожала бы неизбѣжнымъ экономическимъ разстройствомъ всей восточной половины государства, вплоть до Иркутска, я считаю долгомъ службы доложить Вашему Сіятельству, хотя въ нѣсколькихъ словахъ: на сколько съ этимъ дѣломъ связанъ авторитетъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ.

Изъ прилагаемаго у сего приказа Генералъ-Губернатора Западной Сибири, отъ 26 декабря 1875 года, Ваше Сіятельство изволите усмотрѣть, что о невыразимомъ восторгѣ, съ которымъ населеніе Сибири приняло радостную вѣсть объ утвержденіи Сибирской дороги, Министръ Внутреннихъ Дѣлъ всеподданнѣйше докладывалъ почившему Государю. Вслѣдствіе этого доклада послѣдовала телеграмма Министра на имя Генералъ-Губернатора Казнакова, распространенная симъ послѣднимъ по всей Сибири. Понятно, что выраженная, какъ значится въ телеграммѣ Министра Внутреннихъ Дѣлъ, «*надежда, что утвержденное направленіе Сибирской желѣзной дороги послу-*

жить къ благоденствію, преуспѣянію и развитію отдаленнаго Сибирскаго края», не могла не отразиться самымъ рѣшительнымъ образомъ на экономическихъ условіяхъ всей Сибири, Пріуральскаго и Поволжскаго краевъ. Въ виду даннаго Царемъ слова, на всемъ этомъ протяженіи вакипѣла новая жизнь; цѣны недвижимой собственности сильно поднялись, стали возникать многія новыя промышленныя предпріятія, съ значительными затратами капиталовъ. Вѣсть о намѣреніи вести Сибирскую дорогу не на Казань и Нижній, а на Уфу и Самару, весьма понятно, всполошила весь край и возбудила тревогу за судьбу затраченныхъ капиталовъ, вселяя, конечно, общее неудовольствіе и скорбное недовѣріе въ виду подобныхъ колебаній въ рѣшеніяхъ высшаго Правительства.

Прилагаемая телеграмма Московскаго Генералъ-Губернатора на мое имя выясняетъ какъ смотритъ Москва на этотъ рельсовый путь и какъ важенъ онъ для этого средоточнаго рынка всей русской торговли. Словомъ, отъ Москвы до Иркутска, всѣ экономическіе интересы тѣсно связаны съ утвержденною восемь лѣтъ назадъ Сибирскою дорогою. Три же года назадъ предмѣстникъ Вашего Сіятельства, Графъ Лорисъ-Меликовъ, изъ Ливадіи сообщилъ по телеграфу Нижегородскому Генералъ-Губернатору вторичное Высочайшее утвержденіе этой же дороги, сопровождавшееся повелѣніемъ о немедленномъ приступѣ къ работамъ по сооруженію перваго участка Сибирской дороги. Это сообщеніе, сдѣланное въ ярмарочномъ залѣ 30 августа 1880 года, въ присутствіи купечества изъ всей Россіи, вторично облетѣло всю Русь, утвердивъ еще болѣе надежды, связанныя съ этимъ путемъ.

Третій прилагаемый документъ оправдаетъ передъ Вашимъ Сіятельствомъ мою рѣшимость изложить Вамъ вышеуказанныя обстоятельства дѣла. Удостоенный нѣсколькихъ общественныхъ наградъ за мои труды по Сибирской дорогѣ—стипендіи моего имени въ будущемъ Сибирскомъ университетѣ и почетнаго гражданства въ четырехъ городахъ—я, по влеченію сердца, счелъ своею обязанностью довести до свѣдѣнія Вашего Сіятельства настоящее весьма серьезное положеніе дѣла.

Примите и проч. Подписалъ: *Е. Богдановичъ*.

ОТДѢЛЪ II.

Телеграммы.

1. Телеграмма полковника Богдановича Министру Внутреннихъ Дѣлъ изъ Екатеринбурга отъ 23-го Марта 1866 года.

Устранивъ всѣ затрудненія по продовольствію Пермской и Вятской губерніи и изучивъ мѣстныя условія, нахожу, что единственнымъ надежнымъ средствомъ къ предупрежденію голода въ Уральскомъ краѣ въ будущемъ была бы постройка желѣзной дороги изъ внутреннихъ губерній въ Екатеринбургъ и далѣе до Тюмени. Такая линія, будучи впослѣдствіи продолженною черезъ Сибирь къ китайской границѣ, получила бы важное стратегическое и международное коммерческое значеніе. Подробности доложу Петербургѣ.

Подписалъ: Полковникъ *Богдановичъ*.

---

2. Телеграмма братьевъ Всеволожскихъ Министру Внутреннихъ дѣлъ изъ Перми 20 Іюля 1867 г.

L'oeuvre confiée au Colonel Bogdanovitsch nous pénètre de reconnaissance. Le bien être de toute une population, le developpement commercial de notre principale artere fluviale et la regeneration industrielle de notre pays seront les resultats de votre puissante et genereuse initiative.

Подписали: Wsevolod Wsevologsky, André Wsevologsky, Nikita Wsevologsky.

---

3. Телеграмма генералъ-адъютанта графа Н. П. Игнатьева изъ Серпухова въ Парижъ инженеру Котару.

Paris. Place Vendôme 12. Monsieur Cotard.—Monsieur Lesseps devrait s'entendre préalablement avec le Colonel Bogdanovitsch promoteur de la ligne Siberienne, afin de faciliter réalisation de votre projet. J'engage le colonel se rendre immediatement Paris pour vous indiquer mélleurs moyens d'accelerer execution en écartant difficultés. Ne remettriez vous pas voyage en Russie à janvier? J'ecrirai de Constantinople. Repondez au Colonel Bogdanovitsch. Moscou.

Подписалъ: *Ignatief* *).

---

4. Телеграмма Предсѣдателя Нижегородскаго Губернскаго Земскаго Собранія, изъ Нижняго-Новгорода, отъ 16 Декабря 1874 года, Генералъ-Адъютанту Посьету.

Нижегородское Губернское Земство, сочувствуя адресу Россійскаго купечества о соединеніи Сибири съ центромъ Россіи желѣзнымъ путемъ по южному направленію, постановило присовокупить и свое ходатайство о томъ же предметѣ. Подписалъ: Предсѣдатель Губернскаго Земскаго Собранія *Зыбинъ*.

---

5. Телеграмма Предсѣдателя Казанскаго Губернскаго Земскаго Собранія, изъ Казани, отъ 18 Декабря 1874 года, Министру Путей Сообщенія.

Казанское Губернское Земское Собраніе проситъ Ваше Высокопревосходительство обратить Ваше просвѣщенное вниманіе на постоянное семилѣтнее ходатайство его за направленіе Сибирской желѣзной дороги по проложенному вѣками торговому пути черезъ Казань, Москву,—направленію, совпадающему съ потребностями Сибири, всего восточнаго края, Ниж-

*) Депеша эта объясняется слѣдующими обстоятельствами. Будучи нашимъ посломъ въ Константинополѣ, графъ Н. П. Игнатьевъ, придавая государственное значеніе проекту Е. В. Богдановича и радѣя объ осуществленіи этого проекта въ интересахъ Нижегородской ярмарки (оберегателемъ которой графъ

вятго и Москвы, какъ о томъ постоянно заявляютъ все торговое сословіе города и Земство въ полномъ убѣжденіи, что осуществленіе онаго пути отразится неминуемо на улучшеніи торговли, промышленности и мѣстной производительности. Подписалъ: Председатель Собранія *Осокинъ*.

---

6. Телеграмма Министрамъ Финансовъ и Путей Сообщенія отъ Предсѣдателя Казанскаго Биржеваго Комитета, отъ 30 Марта 1875 года.

Нѣкогда Карамзинъ имѣлъ доблестную твердость убѣдить Императора Александра I удержать за Россіей завоеванныя западныя провинціи. Имъ руководила пламенная любовь къ отечеству. Вспоминая это незабвенное событіе, я, какъ русскій, также горячо любящій Царя своего и родину, беру смѣлость свидѣтельствовать передъ Вашимъ Высокопревосходительствомъ истину, что сѣверное направленіе Сибирской желѣзной дороги, въ случаѣ утвержденія, принесетъ государству и торговлѣ огромный, неисправимый послѣ, ущербъ. Представляю мои доводы: 1) я утверждаю, что главные сибирскіе товары, на которыхъ сѣверная линія преимущественно создаетъ свой фрахтъ—хлѣбъ, соль, скоромное масло, сало,—не будутъ перевозиться рельсовымъ путемъ по слѣдующимъ причинамъ: хлѣбъ отъ Вятки до Рыбинска я везу своими пароходами по восьми копѣекъ съ пуда, а желѣзная дорога за то же пространство потребуетъ двадцать двѣ копѣйки; соль прямо отъ Соликамска до Рыбинска везутъ на пароходахъ по восьми до девяти копѣекъ, желѣзная же дорога дешевле двадцати пяти копѣекъ съ пуда взять не можетъ; сало и масло, какъ товары заграничные, всегда перевозятся экономно, водянымъ путемъ; затѣмъ есть еще товаръ—желѣзо, но по дешевизнѣ своей оно положительно не доступно рельсамъ. Такимъ образомъ разсѣиваются мнимыя милліонныя клады сѣверной линіи. 2) Первѣйшая въ мірѣ Ни

былъ впослѣдствіи), познакомился въ Москвѣ, черезъ посредство М. Н. Каткова, съ авторомъ проекта. Желая ближе узнать подробности проекта, графъ Игнатьевъ пригласилъ г. Богдановича въ свой вагонъ и, на пути до Серпухова, внимательно слушалъ всѣ связанныя съ этимъ дѣломъ объясненія, а затѣмъ изъ Серпухова же отправилъ вышеприведенную телеграмму.

жегородская ярмарка, стоящая казнѣ и частнымъ лицамъ десятки милліоновъ, проведеніемъ сѣверной линіи будетъ ослаблена, между тѣмъ капитальныя зданія ея заложены въ частныхъ банкахъ, имѣющихъ связь съ Государственнымъ, что можетъ отразиться неблагопріятно на послѣднемъ, притомъ Нижегородская ярмарка кормитъ милліоны народа. 3) Извѣстно, что дефицитъ Варшавской желѣзной дороги покрывается успѣшными заработками Николаевской и Нижегородской: съ проведеніемъ сѣверной линіи дѣятельность Нижегородской уменьшится, и тогда убытокъ Варшавской дороги должна пополнять казна, да вмѣстѣ и за сѣверную линію приплачивать. 4) Повторю неопровергнутыя мнѣнія, высказанныя въ публичныхъ засѣданіяхъ въ Петербургѣ, что сѣверная линія, проходя большею частію безлюдными пространствами, не вызоветъ жизни тамъ, гдѣ ея нѣтъ, тогда какъ южная, проходя густымъ, зажиточнымъ населеніемъ, еще болѣе оживитъ край, неся съ собой торговлѣ процвѣтаніе, государству богатство; въ этомъ-то и заключается залогъ успѣха и великой будущности ея. 5) Положимъ, что по особымъ соображеніямъ допускается обойти желѣзной дорогой столицу всего сѣверо-восточнаго края—Казань, съ ея стотысячнымъ населеніемъ, обширной торговлей, промышленностію; но можно ли забыть, что Казань есть главный складъ военнаго интендантства, что она кормилица почти всей русской арміи и что Вяткой Казань замѣнить никогда нельзя.—Г. Министръ! Я чуждъ личныхъ интерессовъ, я одинокъ и преклонныхъ лѣтъ, и обращаюсь къ Вамъ только по убѣжденію, во имя правды, во имя любви къ Россіи; удостойте вниманіемъ мое искреннее слово и отнеситесь снисходительно къ моимъ чувствамъ. Подписалъ: Предсѣдатель Казанской биржи, коммерціи совѣтникъ *И. Соболевъ.*

---

7. Телеграммы «С.-Петербургскихъ Вѣдомостей», отъ 5 Мая 1875 года № 123.

Изъ Иркутска. Иркутское городское общество единогласно постановило: признавая, что только южное направленіе Сибирской желѣзной дороги можетъ удовлетворить существеннымъ требованіямъ сибирскаго транзита и торговлѣ между частями великаго государства, занимающаго непрерывную громадную площадь въ двухъ частяхъ свѣта—ходатайствовать передъ Ми-

пистрами о защитѣ южнаго направленія Сибирской желѣзной дороги, связующаго Сибирь съ сердцемъ Имперіи, т. е. Москвою, и рынками внутренней европейской Россіи: нижегородскимъ и казанскимъ. Представленіе ходатайства поручено мѣстному городскому головѣ, г. Пономареву.

Изъ Камышлова. Городское общество постановило: поручить мѣстному городскому головѣ ходатайствовать передъ гг. Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія о защитѣ интересовъ южнаго направленія Сибирской желѣзной дороги, какъ наиболѣе дешеваго и наиболѣе удовлетворяющаго нуждамъ отечественной промышленности и торговлѣ.

---

8. Телеграмма Сарапульскаго Городскаго Головы, изъ Сарапула, отъ 15 Мая 1875 г., Полковнику Богдановичу.

Гласнымъ думы и городскому обществу останутся незабвенны всѣ Ваши труды и заботы по исходатайствованію южнаго направленія. Да здравствуетъ горячій ревнитель великихъ отечественныхъ пользъ. Подписалъ: исправляющій должность Городскаго Головы *Шіотцъ*.

---

9. Телеграммы, полученныя «Обществомъ для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ» въ концѣ Ноября и началѣ Декабря 1875 года.

3-го декабря 1875 года, въ публичномъ засѣданіи Комитета названнаго Общества, были доложены депеши отъ отдѣленій общества въ Казани и Тюмени: оба отдѣленія благодарятъ предсѣдателя общества, Н. И. Погребова, за участіе, принятое Комитетомъ въ Международномъ Географическомъ конгрессѣ, въ Парижѣ, и за „счастливый" выборъ въ представители Общества на конгрессѣ—полковника Е. В. Богдановича.

---

10. Телеграмма Московскаго Генералъ Губернатора, Генералъ-Адъютанта Долгорукова, изъ Москвы, отъ 19 Декабря 1875 года Полковнику Богдановичу.

Искренно благодаренъ за сообщеніе мнѣ разрѣшеннаго направленія Сибирской дороги, которому особенно сочувствую по-

тому что оно удовлетворяетъ желаніямъ и интересамъ жителей Москвы средоточія всей русской торговли.

Подписалъ: Генералъ-адъютантъ князь *Долгоруковъ*.

---

11. Телеграмма Генералъ-Губернатора Западной Сибири, Генералъ-Адъютанта Казнакова, изъ Омска, отъ 19 Декабря 1875 года, Полковнику Богдановичу.

Душевно благодарю Васъ за извѣщеніе, радуюсь и поздравляю

Подписалъ: *Николай Казнаковъ*.

---

12. Телеграмма изъ Казани, отъ 24 Декабря 1875 года, въ редакцію газеты „Голосъ", напечатанная въ № 356 названной газеты за означенный годъ.

Очередное Казанское губернское земство, выслушавъ заявленіе объ утвержденіи южнаго направленія Сибирской желѣзной дороги по проекту полковника Богдановича, единогласно постановило, 22 декабря, выразить г. Богдановичу, отъ лица земскаго собранія, искреннюю благодарность за неутомимые труды и жертвы, понесенные имъ для разработки южнаго направленія дороги, чрезъ Казань, которые выяснили необходимость этого направленія для всей отечественной промышленности и торговли. Собраніе руководствовалось убѣжденіемъ, что утвержденіе южнаго направленія принесетъ неисчислимыя блага всей Россіи.

---

13. Телеграммы Временному Нижегородскому Генералъ Губернатору, полученныя Генералъ-Адъютантомъ Графомъ Игнатьевымъ въ Іюлѣ 1880 года.

Изъ Казани, отъ 7 іюля.—Высочайше утвержденное южное направленіе Сибирской желѣзной дороги, захватывая Казань, находящуюся на самомъ выгодномъ географическомъ и стратегическомъ положеніи, съ ея стотысячнымъ населеніемъ, послужитъ къ развитію заводской и фабричной производительности всего Казанскаго края. съ развитіемъ коего тѣсно связана цивилизація мѣстнаго инородческаго мусульманскаго и языческаго населенія. Въ тоже время постройка этой дороги обез-

печила бы выгодными общественными работами населеніе тѣхъ мѣстностей, которыя, вслѣдствіе неурожаевъ, пожаровъ и другихъ бѣдствій, затруднены въ отношеніи продовольствія, обсѣмененія полей, уплаты податей и повинностей и взноса недоимокъ за прежніе годы. Тѣсная экономическая связь Казанскаго края съ Нижегородскою ярмаркою даетъ намъ смѣлость обратиться къ вамъ, графъ Николай Павловичъ, съ нашимъ ходатайствомъ. Ваше Сіятельство, будьте предстателемъ предъ Престоломъ Августѣйшаго Монарха о нуждахъ торговли и промышленности и не откажите въ Вашемъ ходатайствѣ предъ Его Величествомъ о скорѣйшемъ соединеніи Нижняго съ Казанью, Екатеринбургомъ и Тюменью великимъ рельсовымъ путемъ, коему Высочайшая милость уже даровала именованіе Александровскаго. Подписали: Казанскій городской голова, *Янишевскій*, предсѣдатель губернской земской управы *Ротъ* и депутатъ казанскаго земства *Сергѣй Толстой*.

Изъ Сарапула, отъ 25 іюля.—Почитаемъ себя счастливыми что Вашему Сіятельству вновь ввѣрено заботливое попеченіе о нуждахъ всероссійской ярмарки, съ которою издавна ведетъ дѣла сарапульская промышленность и торговля. Дерзаемъ обратить милостивое вниманіе Вашего Сіятельства на угнетенное положеніе коммерціи нашего округа, вслѣдствіе отсутствія желѣзнодорожнаго сообщенія Нижняго Новгорода съ Сибирью. По Высочайше утвержденному проекту южной Сибирской дороги наша Николоберезовская пристань находится на этой линіи и отстоитъ по ней до Екатеринбурга на 468 верстъ или на 15 часовъ паровознаго пути; между тѣмъ, нынѣ сообщеніе съ Екатеринбургомъ лѣтомъ производится Камою до Перми и оттуда дѣлаетъ большой кругъ по Уральской желѣзной дорогѣ такъ что этотъ окружный путь требуетъ почти трехъ сутокъ: зимнее же сообщеніе еще продолжительнѣе. Вотъ почему просимъ предстательства Вашего Сіятельства относительно скорѣйшаго сооруженія южной Сибирской линіи, для которой нашъ Воткинскій заводъ могъ бы ежегодно строить до 20 паровозовъ, а также и вагоны. Скорѣйшее открытіе общественныхъ работъ по постройкѣ этой дороги тѣмъ желательнѣе, что оно обезпечило бы прибыльнымъ заработкомъ рабочее населеніе нашей губерніи. Подписали: Заступающій мѣсто городскаго головы *Мошкинъ* и предсѣдатель земской управы *Крупиковскій*.

---

14. Телеграмма Предсѣдателя Симбирской губернской земской управы Е. В. Богдановичу отъ 11-го Іюля 1880 года.

Экстренное Симбирское губернское собраніе 10 іюля постановило ходатайствовать о скорѣйшемъ открытіи работъ на Нижегородско-Казанскомъ участкѣ Сибирской желѣзной дороги, проектъ которой давно одобренъ Высочайшею властью. Поводомъ къ этому послужило: дать возможность населенію Симбирской губерніи имѣть необходимый заработокъ по случаю неурожая настоящаго года, а также ряда неурожаевъ за Волгой и на ея низовьяхъ, гдѣ симбирцы только и находили себѣ заработки, при чемъ собраніе предполагаетъ, что дорога должна пройти правой сторонѣ Волги и захватить предѣлы Симбирской губерніи. Подписалъ: Предсѣдатель Управы *Пазухинъ*.

---

15. Телеграммы «Международнаго Агентства», напечатанныя во всѣхъ газетахъ по поводу поѣздки генерала Богдановича лѣтомъ 1880 года по раіону южной Сибирской желѣзной дороги.

Тюмень, 18-го іюля.—Здѣсь находится изслѣдователь южной сибирской желѣзной дороги, генералъ Е. В. Богдановичъ. Какъ слышно, генералъ Богдановичъ, предпринявъ объѣздъ всего района этой дороги, задался цѣлью обновить и провѣрить прежнія данныя, прислушаться къ голосу мѣстнаго общественнаго мнѣнія, а также собрать свѣдѣнія о томъ, въ какихъ мѣстностяхъ наиболѣе необходимы общественныя работы для предупрежденія экономическаго кризиса оказаніемъ помощи населенію, пострадавшему отъ неурожаевъ, скотскихъ падежей и пожаровъ. Пароходство на сибирскихъ водахъ теперь значительно развилось уже. Пассажирско-пароходное движеніе, 12 лѣтъ назадъ начавшееся при 500 пассажирахъ, нынѣ распространяется на 20,000 пассажировъ. Товарное движеніе обезпечиваетъ, въ нынѣшнемъ году, возможность сплавить отъ Томска до Тюмени до милліона пудовъ крайне дешевыхъ ржи и пшеницы, для удовлетворенія потребностей губерній, постигнутыхъ неурожаемъ. Въ мастерскихъ, на берегу Туры, у Тюмени, строятся изъ русскихъ матерьяловъ пароходы и морскія шхуны. Перевозка новобранцевъ, почты и арестантовъ уже вошла въ кругъ дѣятельности здѣшняго пароходства, и пред-

ставители пароходныхъ фирмъ высказываютъ, что, еслибъ высочайше утвержденный рельсовый путь отъ Нижняго-Новгорода къ Тюмени былъ готовъ, то, въ случаѣ надобности, здѣшніе 46 пароходовъ могли бы принимать войска прямо изъ вагоновъ и доставлять ихъ водою въ самую глубь южной Сибири, хоть къ границамъ Китая.

Екатеринбургъ, 21-го іюля.—Сюда въ Екатеринбургъ, справедливо величаемый сердцемъ Урала и воротами русско-сибирскаго транзита, прибылъ генералъ Е. В. Богдановичъ. Насколько извѣстно, цѣль пріѣзда автора проекта южной сибирской желѣзной дороги заключается преимущественно въ освѣженіи и дополненіи матеріаловъ, собранныхъ имъ, 14 лѣтъ назадъ, для разъясненія вопроса: какое направленіе сибирской дороги можетъ наиболѣе удовлетворить потребностямъ торговли и промышленности? Екатеринбургское купечество представило нынѣ генералу Богдановичу достовѣрныя и чрезвычайно любопытныя свѣдѣнія, характеризующія непроизводительность уральской дороги въ торговопромышленномъ отношеніи. Не отрицая пользы этого пути для горнозаводскаго дѣла и отдавая полную справедливость въ высшей степени добросовѣстной постройкѣ дороги, произведенной г. Губонинымъ, здѣшнее купечество убѣдилось фактами, что уральская дорога лишена всякаго смысла для транзита. Несмотря даже на плохое состояніе грунтовой дороги, транзитные грузы направляются гужомъ по тракту, по которому пройдетъ Александровская южносибирская желѣзная дорога. Между тѣмъ, благотворныя послѣдствія скорѣйшаго сооруженія этого пути были бы неисчислимы. Содѣйствуя быстрому обмѣну произведеній между хлѣбородными сибирскими и неурожайными европейскими мѣстностями, регулируя доставку дешоваго мяса изъ сибирскихъ степей, облегчая и удешевляя перевозку 18,000 арестантовъ, нынѣ ежегодно перевозимыхъ изъ Екатеринбурга въ Тюмень, облегчая, удешевляя и ускоряя почтовыя сообщенія между столицею и отдаленною Сибирью, южная сибирская желѣзная дорога принесла бы множество другихъ выгодъ для Государства. Она обезпечила бы общественными работами промышленниковъ, занимавшихся барочнымъ промысломъ и судоходствомъ по рѣкѣ Чусовой и нынѣ обѣднѣвшихъ, такъ какъ уральская дорога подорвала этотъ промыселъ; она облегчила бы, ускорила и удешевила перевозку 4,000 новобранцевъ, нынѣ отправляемыхъ ежегодно изъ Екатеринбурга до Тюмени грунтовою

дорогою, а также людей военнаго запаса, возвращающихся домой по окончаніи строевой службы. Наконецъ, она устранила бы возможность повторенія такихъ уродливыхъ явленій, какъ, напримѣръ, ежегодное отправленіе новобранцевъ здѣшняго округа, назначаемыхъ въ гвардію, по дурнымъ дорогамъ, за 900 верстъ до Оренбурга, съ тѣмъ, чтобы тамъ сѣсть въ вагоны, направляемые въ Петербургу.

Тагилъ, 23 іюля,—Прибывшій сюда генералъ Богдановичъ собираетъ свѣдѣнія о томъ, въ какой мѣрѣ производительность уральскихъ заводовъ можетъ обезпечить рельсами южную сибирскую желѣзную дорогу. Оказывается, что, въ случаѣ надобности, заводы П. П. Демидова, Бѣлосельскаго и Франко-русскаго общества могутъ давать ежегодно до двухъ милліоновъ пудовъ рельсовъ превосходнаго качества. Вообще, этотъ округъ можетъ сослужить хорошую службу снабженіемъ южно-сибирской дороги металлическими принадлежностями.

Тюмень, 2 августа.—Въ бытность свою въ Тюмени, генералъ Богдановичъ совѣщался съ представителями здѣшнихъ пароходныхъ фирмъ, въ какой мѣрѣ пароходство могло бы служить потребностямъ не только торгово-промышленнымъ, но и общегосударственнымъ, по перевозкѣ войскъ, арестантовъ и почты. Послѣ отъѣзда Богдановича, сюда дошелъ слухъ, что начальникъ края, генералъ-адъютантъ Казнаковъ, высказывался, что никогда еще осуществленіе столь необходимаго для Сибири рельсоваго пути не вызывалось болѣе настоятельными требованіями не только для развитія внутренняго благосостоянія обширной страны, но и для успѣха мѣръ, могущихъ быть вызванными особыми усложненіями. Въ виду этого пароходчики занялись точнымъ вычисленіемъ, въ какой мѣрѣ ихъ суда могли бы оказать содѣйствіе военному вѣдомству по перевозкѣ войскъ изъ Казанскаго военнаго округа. По разсчетамъ пароходчиковъ, при доставкѣ войскъ по южной Сибирской дорогѣ къ Тюмени пароходы и баржи могли бы безпрепятственно перевезти въ двухмѣсячный срокъ стотысячную армію. Какъ извѣстно, вверхъ по Иртышу, до самаго озера Зайсана, тюменскіе пароходы не встрѣчаютъ на пути никакихъ препятствій.

Кромѣ того, была помѣщена въ „Московскихъ Вѣдомостяхъ“ (№№ 199) слѣдующая телеграмма:

Тюмень, 19 іюля.—Сюда прибылъ почетный гражданинъ Тю-

мени, генералъ-маіоръ Богдановичъ, ходатай за южную Сибирскую желѣзную дорогу. Какъ слышно, генералъ Богдановичъ, предпринявъ объѣздъ всего района этой дороги, задался цѣлью обновить и провѣрить прежнія данныя, прислушаться къ голосу мѣстнаго общественнаго мнѣнія, а также собрать свѣдѣнія въ какихъ мѣстностяхъ наиболѣе необходимы общественныя работы для предупрежденія экономическаго кризиса оказаніемъ помощи населенію, пострадавшему отъ неурожаевъ, скотскихъ падежей и пожаровъ. Не бывъ уже десять лѣтъ въ Тюмени, Богдановичъ былъ пораженъ широкимъ развитіемъ пароходства на сибирскихъ водахъ. Пассажирско-пароходное движеніе, 12 лѣтъ тому назадъ начавшееся при 500 пассажирахъ, нынѣ распространяется на 20.000; товарное движеніе обезпечиваетъ въ нынѣшнемъ году возможность сплавить отъ Томска до Тюмени до милліона пудовъ крайне дешевой ржи и пшеницы для удовлетворенія потребностей губерній, постигнутыхъ неурожаемъ. Въ мастерскихъ, на берегу Туры, у Тюмени, строятся изъ русскихъ матеріаловъ пароходы и морскія шхуны. Перевозка новобранцевъ, почтъ и арестантовъ уже вошла въ кругъ дѣятельности здѣшняго пароходства. Представители пароходныхъ фирмъ высказываютъ, что еслибы Высочайше утвержденный рельсовый путь отъ Нижняго къ Тюмени былъ готовъ, то въ случаѣ надобности здѣшніе 46 пароходовъ могли бы принимать войска прямо изъ вагоновъ и доставлять ихъ водой въ самую глубь южной Сибири.

---

16. Телеграмма Тюменскаго Городскаго Головы, изъ Тюмени, отъ 1 Августа 1880 года, Генералъ-Маіору Богдановичу.

Тюмень съ Высочайшаго соизволенія сегодня отпраздновала трехсотъ-лѣтній юбилей своего существованія. На долю этого города выпала честь открыть рядъ подобныхъ празднествъ во всей Сибири. Честь обусловлена правомъ времени. Историческія обстоятельства неоднократно указывали и надѣемся еще укажутъ: какое административное и торговое значеніе должна имѣть Тюмень въ будущемъ. Счастливое положеніе ея у подножія богатаго Урала и при начальной точкѣ обширной рѣчной сибирской системы сдѣлало сначала городъ операціоннымъ пунктомъ для покоренія края, потомъ транзитно-торговымъ

базисомъ и наконецъ отсюда пошло завоеваніе религіозно-нравственное. Первый въ Сибири храмъ Божій, первое военное знамя и первый торговый флагъ были утверждены въ Тюмени. Сибиряки уповаютъ, что въ наступившемъ четвертомъ столѣтіи желѣзная дорога свяжетъ чрезъ Тюмень богатую Сибирь съ Европою, прославитъ край, распространитъ его нѣдра и сдѣлаетъ его сильнымъ на страхъ нашимъ азіятскимъ сосѣдямъ и на славу дорогаго отечества. Подписалъ: *Подаруевъ* *).

---

17. Телеграмма Министра Внутреннихъ Дѣлъ, изъ Ливадіи, отъ 29 Августа 1880 года, напечатанная въ «Правительственномъ Вѣстникѣ».

Нижегородскій Временный Генералъ - Губернаторъ обратился ко мнѣ со слѣдующею телеграммою: «Государю Императору благоугодно было утвердить, 18 де-

---

*) Здѣсь будетъ умѣстно привести слѣдующую телеграмму изъ Петербурга, отъ 2-го августа 1880 года, напечатанную въ „Московскихъ Вѣдомостяхъ“: „Проживающіе въ Петербургѣ сибиряки извѣщены телеграммами, что вчера въ Тюмени праздновалось трехсотлѣтіе взятія Ермакомъ татарскаго города Чинги-Тура, на мѣстѣ котораго, послѣ неудачнаго похода воеводы Мансурова, была основана Тюмень, этотъ старѣйшій по времени россійскій городъ Сибири. Въ воспоминаніе знаменательнаго событія вчера отслужено въ Тюмени благодарственное молебствіе. Городъ, пристани, а также суда украшены флагами. У городскаго головы былъ сервированъ для горожанъ роскошный завтракъ, на которомъ предложены тосты о преуспѣяніи Тюмени, благоденствіи Сибирскаго края и за скорѣйшее осуществленіе важнѣйшаго для Сибири дѣла—сооруженія Александровской (Южной) Сибирской дороги. Благодарная Тюмень покрыла единодушными рукоплесканіями тостъ за здоровье Генералъ-Адъютанта Казнакова, такъ много потрудившагося для процвѣтанія края и такъ энергично ходатайствовавшаго за утвержденіе южнаго направленія Сибирской желѣзной дороги. Затѣмъ, при общемъ сочувствіи всѣхъ присутствующихъ, пили за здоровье Почетнаго Гражданина Тюмени, Генерала Богдановича, четырнадцать лѣтъ разрабатывающаго вопросъ о Южной Сибирской линіи».

кабря 1875 года, сооруженіе Сибирской желѣзной дороги. Нынѣ, по миновании политическихъ обстоятельствъ, замедлявшихъ осуществленіе сего предпріятія, ярмарочное купечество, предсѣдатель биржеваго комитета, городской голова Нижняго и предсѣдатель нижегородскаго земства просили меня повергнуть къ стопамъ Государя Императора ходатайство о скорѣйшемъ сооруженіи участка Александровскаго пути, не превышающаго 300 верстъ и соединяющаго уральскую дорогу и Екатеринбургъ съ Тюменью, или Обскій бассейнъ съ Волжскимъ. Ярмарочное купечество вручило мнѣ сегодня всеподданнѣйшее прошеніе Его Императорскому Величеству о безотлагательной постройкѣ этого участка, какъ наиболѣе необходимаго въ торговомъ, промышленномъ и земледѣльческомъ отношеніяхъ. Въ виду государственнаго значенія этого сооруженія, многократныхъ ходатайствъ земства, города и всего россійскаго купечества, считаю долгомъ, независимо отъ представленія черезъ Ваше Сіятельство всеподданнѣйшаго адреса, отправляемаго съ почтою въ Ливадію, телеграфировать о томъ, тѣмъ болѣе, что купечество разъѣдется черезъ нѣсколько дней изъ Нижняго во всѣ края Россіи». По докладу Государю Императору этой телеграммы, Его Величество, 29 сего августа, Высочайше повелѣть соизволилъ: теперь же передать означенное ходатайство, черезъ Министра Финансовъ, на обсужденіе Комитета Министровъ, для изысканія способовъ къ безотлагательному сооруженію участка Сибирской желѣзной дороги между Екатеринбургомъ и Тюменью, въ виду того, что означенное сооруженіе, помимо экономическаго его значенія, предоставитъ заработки приволжскому населенію губерній, пострадавшихъ отъ неурожая.

---

18. Телеграмма Тюменскаго Городскаго Головы Е. В. Богдановичу отъ 31 Августа 1880 г.



Въ Священнѣйшій день тезоименитства Его Императорскаго Величества назначено было въ Тюмени освященіе мной выстроеннаго для Александровскаго реальнаго училища зданія. Предъ обѣдней получена была телеграмма Его Сіятельства

графа Лорисъ-Меликова о Высочайшемъ повелѣніи Государя Императора на отысканіе средствъ къ безотлагательному сооруженію Екатеринбурго-Тюменскаго участка желѣзной дороги. Новое живое свидѣтельство высокаго вниманія и заботливости къ намъ Отца Отечества Тюменскимъ обществомъ было принято съ необыкновеннымъ восторгомъ. Послѣ благодарственнаго Господу Богу молебствія за благоденствіе Императора, въ присутствіи всѣхъ городскихъ сословій прочтена была вышесказанная телеграмма и назначенъ крестный ходъ въ Александровское училище, гдѣ соборне и освящено зданіе. Массы народа, сплошь покрывшія улицы города и площади, привѣтствовали другъ друга; за симъ на завтракѣ у городскаго головы провозглашенъ былъ тостъ за здравіе Государя Императора, покрытый неумолкаемыми ура. Вечеромъ городъ былъ иллюминованъ съ небывалой роскошью, нѣкоторые дома были освѣщены бенгальскими огнями, въ зданіи реальнаго училища выставленъ былъ портретъ Государя Императора и вензели имени Его Величества. Надъ городской думой, подъ вензелемъ Государя Императора, красовался великолѣпно освѣщенный роскошный транспарантъ Его Сіятельства графа Лорисъ-Меликова; на площади передъ думой и училищемъ въ продолженіи вечера игралъ оркестръ духовыхъ инструментовъ. Неумолкаемый шумъ горожанъ продолжался далеко за полночь. Городское общество вечеромъ собралось въ вокзалѣ загороднаго парка, который былъ раскинутъ въ 1837 г. въ память посѣщенія Тюмени Государемъ Императоромъ. Послѣ тоста за здоровье Его Величества, провозглашенъ былъ таковой же за здоровье графа Лорисъ-Меликова. Сегодня городское общество въ засѣданіи своемъ постановило поднести адресъ Почетному Гражданину Тюмени Богдановичу за его многочисленныя заботы объ интересахъ города. Подписалъ: *Подаруевъ*.

---

19. Телеграмма Е. В. Богдановичу изъ Нижняго-Новгорода, отъ 7 Сенября 1880 года.

Нижегородцы, собравшись на вокзалѣ желѣзной дороги для проводовъ своего Почетнаго Гражданина, графа Николая Павловича Игнатьева и припоминая неусыпные четырнадцатилѣтніе труды Ваши по осуществляющейся Сибирской желѣзной дорогѣ, шлютъ Вамъ свой искреннѣйшій привѣтъ. Подписали:

Городской голова *Соболевъ*, заступающій мѣсто предсѣдателя Губернской земской управы *Гацисскій*.

---

20. Телеграмма Екатеринбургскаго Городскаго Головы изъ Екатеринбурга, 31 Августа 1880 года, генералъ-маіору Богдановичу.

Представители города Екатеринбурга сердечно благодарятъ своего многоуважаемаго согражданина за сообщеніе радостной вѣсти о близкомъ осуществленіи желѣзнаго пути изъ Екатеринбурга въ Тюмень, столь для всѣхъ желаемаго и первоначальная мысль о которомъ принадлежитъ Вамъ.

Подписалъ: Екатеринбургскій городской голова *В. Кривцовъ*.

---

21. Телеграмма Ирбитскаго ярмарочнаго купечества Министру Внутреннихъ Дѣлъ, отъ 20 Февраля 1881 года.

Со всѣхъ концовъ Россіи собравшееся на Ирбитскую ярмарку купечество приноситъ Вашему Сіятельству изъявленіе глубочайшей благодарности за благое, обильное громадными экономическими послѣдствіями, дѣло 29-го августа, когда Вы явились предстателемъ и ходатаемъ передъ Государемъ Императоромъ за немедленный приступъ къ сооруженію южной Сибирской желѣзной дороги на ея головномъ Екатеринбурго-Тюменскомъ участкѣ. Самъ Богъ внушилъ Вашему Сіятельству мысль положить конецъ пятнадцатилѣтнимъ ожиданіямъ всего русскаго купечества; да поможетъ Онъ Вамъ ускорить и осуществленіе всей Сибирской линіи, на благо русской гражданственности и нашего экономическаго преуспѣянія!

(Слѣдуютъ подписи).

---

22. Телеграмма съ Ирбитской ярмарки Е. В. Богдановичу 23 Февраля 1883 года.

Радостное извѣстіе о постройкѣ Екатеринбургско - Тюменскаго участка Сибирской желѣзной дороги съ восторгомъ принято на Ирбитской ярмаркѣ; сердечно поздравляемъ Васъ и радуемся, что завѣтная мечта наконецъ осуществится. Подписали: *Корниловъ*, *Подаруевъ*.

Отдѣлъ III.

Газетныя статьи.

I. Изъ Екатеринбурга, отъ 6-го августа 1867 года.

(„Московскія Вѣдомости“ отъ 29 августа 1867 года № 189).

Вы, конечно, удивились получивъ нашу телеграмму изъ Екатеринбурга. Даже и въ настоящее телеграмное время подобнаго заявленія, кажется, еще не бывало. Но оно имѣло свою цѣль, и теперь къ летучему посланію я присовокупляю приписку, которая проплыветъ къ вамъ черезъ Нижній, а отъ васъ, надѣюсь, понесется обратно въ Нижній путемъ „Московскихъ Вѣдомостей“.

Я не хотѣлъ заранѣе заявлять ничего печатно о давно задуманной нашей экспедиціи черезъ дремучіе лѣса Осинскаго уѣзда Пермской губерніи прямою линіей на Екатеринбургъ. Мы могли встрѣтить непроходимыя болота, непоборимыя горы, рѣки съ громадными разливами, и тогда предположенное мною направленіе желѣзной дороги отъ Сарапуля или правильнѣе отъ Ершовской пристани до Тюмени оказалось бы невозможнымъ. Мы должны были пройти черезъ terra incognita и рисковать заблаговременными объявленіями было бы опасно. Могла, и даже очень могла, быть неудача. Но, слава Богу, счастіе намъ благопріятствовало. Мѣстность между Ершовкой и Екатеринбургомъ представляетъ три вида: сперва—гладкую равнину дремучихъ лѣсовъ Бирскаго уѣзда Уфимской губерніи, потомъ—плоскія возвышенности двухъ рѣчныхъ бассейновъ и, наконецъ, нераздѣ-

ляющіе овраги, въ которыхъ находятся заводы. Рѣки Буй, Прень, Чусовая незначительны. Подъемъ въ 4 сажени на версту, повидимому, вездѣ возможенъ, о тонеляхъ и помысла нѣтъ. Удобное мѣсто для переѣзда черезъ перевалъ, то есть водораздѣлъ Урала, намъ указано. Этотъ перевалъ впрочемъ вовсе не замѣтенъ, что всегда удивляетъ путешественниковъ. Предлагаемый нами путь имѣетъ важныя преимущества предъ Пермско-Ирбитскимъ. Послѣдній требуетъ тоннеля въ 600 саженъ, 8 большихъ мостовъ и протяженіемъ онъ въ 645 верстъ, да кромѣ того дѣлаетъ значительный крюкъ къ сѣверу, а не лежитъ прямымъ направленіемъ къ Москвѣ.

Техникъ Серебряковъ, составлявшій карту Пермско-Ирбитской дороги, примкнулъ къ нашему проекту: состязанія предъ очевидностью быть не можетъ. Сочувствіе здѣсь общее, крестьяне предлагаютъ свой трудъ, землевладѣльцы—свои земли. Погибающіе заводы встрепенулись отъ мысли, что они могутъ жить не 6 дней, а 6 мѣсяцевъ въ году. Заводскія населенія понимаютъ, что хлѣбъ, стоющій 1 руб., будетъ стоить 50 коп., и заводчики не будутъ обязаны заготовлять годовое продовольствіе, что сбережетъ милліоны. При первыхъ разсчетахъ исчислено уже для передвиженія 15 милліоновъ груза и 100.000 пассажировъ. Дѣло говоритъ само за себя и въ успѣхѣ финансовомъ каждый можетъ удостовѣриться.

Но теперь спрашивается: кто поведетъ предпріятіе? Неужели русское дѣло осуществится нѣмецкими деньгами? Неужели англійскіе рельсы лягутъ на уральскую землю? Неужели мы доживемъ до этого стыда? Здѣсь первое желѣзо въ мірѣ, здѣсь лѣса безмѣрные, здѣсь неисчерпаемыя копи каменнаго угля, а исцарапанная почва каждый день обнаруживаетъ богатства неисчислимыя: чего же не достаетъ?—Не достаетъ распорядительности, не достаетъ общей связи, не достаетъ акціонерныхъ компаній на твердыхъ началахъ. Прежнія времена баснословныхъ обогащеній и крѣпостнаго права миновали, но силы этого края не истощатся до скончанія міра. Стоитъ только серьезно заняться нашею близкою Калифорніей, и вопросъ не въ томъ, нужны

ли ей сообщенія, нужны ли ей дороги? Всѣ сообщенія, всѣ дороги нужны,—спрашивается только, какія должны быть первыя, главныя артеріи будущей сѣти. Здѣсь теперь дорогъ нигдѣ нѣтъ, даже пермскій трактъ невыносимъ лѣтомъ и невозможенъ зимой. Но кто положетъ начало великому дѣлу спасенія Урала и сближенія Сибири, вотъ что спрашиваю, вотъ что я въ правѣ спрашивать послѣ годоваго труда, годоваго служенія любимой мысли. По моему глубокому убѣжденію, Уральская линія еще менѣе нуждается въ гарантіи, чѣмъ Рижско-Митавская, но я убѣжденъ, что въ случаѣ надобности, когда рѣчь идетъ о спасеніи ничѣмъ нынѣ не обезпеченнаго заводскаго населенія, въ гарантіи отказа не будетъ. А за тѣмъ изъ какихъ капиталовъ сложится сумма на сооруженіе спасительнаго и выгоднаго пути? Гдѣ выскажется патріотическое движеніе? Гдѣ вспомнятъ, что грѣшно отдавать русскій Уралъ, родину Ермака, иностраннымъ капиталистамъ?

Неужели же нѣтъ русскихъ денегъ въ Россіи, нѣтъ людей не запуганныхъ великостью предпріятія? Пускай они возьмутъ его въ свои руки, пріѣдутъ сюда, сведутъ разсчеты до послѣдней копѣйки; пускай они примутъ на себя управленіе и контроль, пускай имъ достанутся всѣ барыши и выгоды. Не хотѣлось бы думать, что мы, русскіе, можемъ остаться чужими въ собственномъ дѣлѣ...

Подробныя свѣдѣнія, собранныя нашею экспедиціей, будутъ вамъ доставлены въ непродолжительномъ времени.

Е. Богдановичъ.

---

2. **Изъ Сарапуля**, отъ 25-го сентября 1867 года.

(**„Современная Лѣтопись“ 1867 года № 38**).

Въ послѣднемъ письмѣ моемъ изъ Екатеринбурга, отъ 6-го августа, я увѣдомлялъ васъ, что въ непродолжительномъ времени доставлю подробныя свѣдѣнія объ изысканіяхъ по сарапульско-тюменской линіи. Я бы вамъ и доставилъ ихъ, но хочется изложить окончательный проектъ съ такими ясными доказательствами,

съ такимъ обиліемъ достовѣрныхъ свѣдѣній, чтобы заранѣе былъ припасенъ отвѣтъ на всякое по возможности недоумѣніе и возраженіе. Надобно составить полный сводъ фактовъ и примѣрнаго исчисленія, чтобы затѣмъ не заниматься только преніями, а приступить прямо къ дѣйствіямъ.

Изъ Екатеринбурга я писалъ вамъ, что наше первое знакомство съ мѣстностію между Сарапулемъ и Екатеринбургомъ увѣнчалось самыми благопріятными выводами. Послѣ того означенная мѣстность изслѣдована вторично и уже болѣе подробно техникомъ Серебряковымъ, тѣмъ самымъ, который дѣлалъ изысканія по линіи изъ Перми на Ирбить; онъ свидѣтельствуетъ то, что мы уже видѣли, то есть, что мѣстность чрезвычайно удобна для проведенія пути; но какъ техникъ и человѣкъ, подробно знающій другую предположенную линію, онъ присовокупляетъ, что половина линіи, мною защищаемой, потребуетъ самыхъ незначительныхъ земляныхъ работъ; другая же половина, хотя и потребуетъ оныхъ, но гораздо менѣе, чѣмъ по направленію отъ Перми на Ирбить. Словомъ, самое трудное на нашей дорогѣ легче самаго легкаго на дорогѣ пермской. Такимъ образомъ и стоимость должна обойдтись дешевле.

Удобнѣйшее, прямое направленіе лежитъ изъ Ершовки противъ Сарапуля на Гондырь (значительный центръ хлѣбной торговли въ Бирскомъ уѣздѣ), на Николаевскій винокуренный заводъ, на Алтыново (обильное мѣсторожденіе огнеупорной глины), на Иргинскій желѣзный заводъ, на Александровскій винокуренный, на Ревдинскій желѣзный и наконецъ по близости другихъ заводовъ доходитъ до Екатеринбурга. У рѣчки Ирени встрѣчается пластъ отличнаго алебастра—60 верстъ поперечника; этотъ алебастръ вывозится и нынѣ, несмотря на дороговизну провоза, въ Сибирь, гдѣ его вовсе нѣтъ. Дорога должна вытянуться близь заводовъ по площадямъ горныхъ плоскостей, невысокихъ, такъ какъ высшая точка хребта въ этой мѣстности не превышаетъ въ постепенномъ подъемѣ 1.200 футовъ абсолютной высоты. Не изслѣдованы еще окончательно только 15 верстъ около Ершовки, такъ какъ на камскомъ берегу разросся лѣсъ дремучій и непроходимый.

Въ настоящее время эти лѣса не представляютъ большой цѣнности, но при желѣзной дорогѣ все это преобразится. Самый крупный землевладѣлецъ здѣсь Удѣлъ, котораго землевладѣніе раскинулось по всѣмъ тремъ сопредѣльнымъ желѣзной дорогѣ уѣздамъ—Сарапульскому, Бирскому и Осинскому, въ губерніяхъ Вятской, Пермской и Уфимской. Понятно, что, съ проведеніемъ пути, цѣнность земли и лѣсовъ значительно возвысится, и мы позволяемъ себѣ думать, что иниціатива въ дѣлѣ желѣзной дороги на Камѣ въ смыслѣ безплатнаго отвода земли, а можетъ быть и лѣса для построекъ, принадлежитъ по праву Удѣлу, на долю котораго выпадутъ и первыя выгоды.

По означенному направленію предвидится пять мостовъ, изъ которыхъ высшій въ четыре сажени. И такъ, на первый разъ вотъ данныя вполнѣ утѣшительныя, и хотя онѣ еще не окончательныя, но уже могутъ служить основой для дальнѣйшихъ соображеній и въ особенности для дальнѣйшихъ удостовѣреній.

Въ Екатеринбургѣ я долженъ былъ, къ сожалѣнію, разстаться съ моими двумя спутниками—графомъ Соллогубомъ и М. Г. Имшенецкимъ; оба поспѣшили къ мѣсту своего служенія; оба, я въ томъ увѣренъ, передадутъ то, что они видѣли, а для истины больше не нужно. Изъ моихъ спутниковъ остался со мной только П. Н. Кандалинцевъ, спеціалистъ не по лѣтамъ въ дѣлѣ металлургіи; съ нимъ мы ѣздили въ Ирбить и Тюмень. Въ Ирбить надобно было съѣздить удостовѣриться: судоходна ли рѣчка Ница, притокъ Туры. Этотъ вопросъ былъ весьма важенъ. Если Ница судоходна, то есть образуетъ начало сибирской водяной системы, то, по праву ярмарки, линія должна бы упереться въ Ирбить. Я, разумѣется, не имѣю никакой личности ни противъ Ирбити, ни противъ Перми, ни противъ какой-либо вообще мѣстности; дѣло въ дѣлѣ, а не въ симпатіяхъ или антипатіяхъ.

Ницу я изслѣдовалъ на протяженіи 80 верстъ съ моимъ товарищемъ и нѣкоторыми ирбитскими гражданами. Какъ всѣ горныя рѣчки, Ница можетъ быть судоходна весной, когда таетъ снѣгъ, но чтобы пользоваться ею въ коммерческомъ отношеніи для полугодо-

ваго передвиженія товаровъ, объ этомъ не можетъ быть и мысли. И такъ, конечный путь линіи все-таки Тюмень, и по этой-то дорогѣ мы проѣхали съ г. Кандалинцевымъ и телеграфировали вамъ съ границы Тобольской губерніи. Къ телеграммѣ нашей прибавлять нечего. Мѣстность отъ Екатеринбурга до Тюмени не составляетъ тайны какъ трущобы Осинскаго уѣзда. Тутъ путь широкій, всѣмъ извѣстный, всѣмъ открытый, преніямъ объ удобствѣ подлежать онъ не можетъ, остается только натягивать полотно и класть рельсы. По пути встрѣчаются безпрерывно селенія, а со стороны стекаются къ нему обильные подвозы всякаго товара: сала, масла, щетины, кожъ, хлопка, льнянаго сѣмени и пр. Здѣсь міръ горный уральскій уже прерывается, начинаются поля и пастбища, и раскрывается растительное царство Западной Сибири.

Что Тура судоходна вотъ вамъ доказательство: мы нашли у пристани три парохода. Одинъ изъ нихъ, *Работникъ*, 150 силъ, пристегнулъ при насъ двѣ баржи, одну съ грузомъ въ 50 тысячъ пудъ, другую съ арестантами, и началъ дѣлать на рѣкѣ круги. Этого, кажется, довольно.

Посмотримъ теперь, что найдемъ въ Сибири; туда я направляюсь нынѣ съ неутомимымъ сотрудникомъ моимъ, предсѣдателемъ Сарапульской земской управы, М. Г. Имшенецкимъ. Думаю проѣхать далѣе Томска. Для полноты проекта необходимо знать не то только, что Сибирь намъ подвозитъ, но и то, что она можетъ доставлять въ будущемъ. Первое должно опредѣлить только настоящій разсчетъ акціонеровъ, второе можетъ показать пользу будущую и не однихъ акціонеровъ, а общую, общественную, смѣю даже сказать государственную.

Во время изысканій, производившихся техниками, я успѣлъ побывать на Нижегородской ярмаркѣ и напомнить тамъ о сибирскихъ интересахъ; потомъ посѣтилъ своихъ муромскихъ согражданъ, а теперь снова съ Богомъ впередъ плыву по Камѣ.

Въ ноябрѣ или декабрѣ надѣюсь, что данныя будутъ уже собраны на столько полныя, что дѣло наше обрисуется довольно ясно. Этимъ я думаю покончить

первую часть моихъ трудовъ. Тогда наступитъ время для воплощенія мысли. Что она воплотится, въ то я имѣю вѣру твердую, но доживу ли я до того и буду ли призванъ къ довершенію начатаго, это въ волѣ Божественнаго Промысла, судьбы коего неисповѣдимы.

Е. Богдановичъ.

---

3. *Тобольскія Губернскія Вѣдомости*, осенью 1867 года, сообщали о разныхъ празднествахъ, обѣдахъ, балахъ и спектакляхъ въ городахъ Тюмени и Ишимѣ, данныхъ по случаю проѣзда черезъ нихъ полковника Богдановича и спутника его, г. Имшенецкаго, дѣлавшихъ изысканія о лучшемъ направленіи Уральской или, какъ зовутъ ее въ Сибири, Московско-Тюменской дороги.

---

4. «С.-Петербургскія Вѣдомости» объ изслѣдованіяхъ экспедиціи полковника Богдановича въ Тюмени въ августѣ 1867 года.

Въ № 284 академической газеты за 1867 годъ читаемъ:

«Великое спасибо сказала бы русская промышленность, еслибъ часть тѣхъ средствъ, какія будутъ доставлены продажей Николаевской дороги, была употреблена на уральскую дорогу. Мысль объ этой дорогѣ продолжаетъ сильно занимать наше общество и приуральскій край, гдѣ экспедиція г. Богдановича встрѣчена съ полнымъ радушіемъ. Нашъ корреспондентъ изъ Тюмени сообщаетъ любопытныя подробности объ этой экспедиціи и о предположенномъ ею направленіи уральскаго желѣзнаго пути. Тостъ, предложенный г. Богдановичемъ въ Тюмени и обѣщающій скорое проложеніе этого пути, долженъ порадовать нашихъ читателей... если только онъ не останется тостомъ, а осуществится на дѣлѣ».

Далѣе, въ томъ же нумерѣ, въ письмѣ изъ Тюмени, находимъ слѣдующія любопытныя подробности:

„Предпринимая ходатайство о ярмаркѣ, здѣшнее об-

щество и не думало, что самымъ лучшимъ пособникомъ ему въ этомъ дѣлѣ, представившемъ столько затрудненій, будетъ полковникъ Е. В. Богдановичъ. Г. Богдановичъ сталъ извѣстенъ здѣшней публикѣ тотчасъ же послѣ появленія въ печати (въ *Современной Лѣтописи*) его статьи объ уральской желѣзной дорогѣ, гдѣ онъ проводитъ мысль, что дорогу эту гораздо удобнѣе и полезнѣе вести—не отъ Перми черезъ нижне-тагильскіе заводы на Ирбить, какъ предполагалось по проекту Рашета, имѣвшему большую силу назадъ тому 5, 6 лѣтъ, а отъ Сарапуля (пристань на Камѣ, на половинѣ пути между Казанью и Пермью) по прямому направленію на Екатеринбургъ и потомъ на Тюмень. Въ виду полемики, какая завязалась съ конца прошлаго года между сторонниками Ирбити и Тюмени, статью Богдановича здѣсь приняли близко къ сердцу, ее читали и перечитывали, видя въ ней подтвержденіе надеждъ тюменцевъ на лучшую будущность ихъ роднаго города и полное преобладаніе надъ давнишней ихъ соперницей, сосѣдней Ирбитью. Поэтому, можете представить, какъ обрадовались тюменцы, когда изъ Камышлова, 8-го или 9-го августа, неожиданно дали сюда знать по телеграфу, что черезъ два дня будетъ здѣсь полковникъ Богдановичъ для предварительныхъ изслѣдованій по проведенію уральской желѣзной дороги, и что съ этою же цѣлью онъ отправился изъ Камышлова въ Ирбить. Съ нетерпѣніемъ ждали тюменцы, чтобъ слышать отъ г. Богдановича, какъ судьи весьма компетентнаго въ этомъ дѣлѣ, послѣднее слово. И, какъ извѣстно изъ телеграммы, посланной г. Богдановичемъ изъ Тюмени и распубликованной во всѣхъ газетахъ, слово это сказано въ пользу Тюмени. Рѣка Ница, на которой стоитъ Ирбить, оказалась неудовлетворительною по мелководью и, къ величайшей обидѣ поклонниковъ Ирбити, названа даже не рѣкою, а рѣчкою. О самой Ирбити сказано въ телеграммѣ, что городъ этотъ, лишаясь непосредственной связи съ Сибирью, остается въ сторонѣ и утрачиваетъ свое искусственно-поддерживаемое значеніе передъ Тюменью, гдѣ экономическія условія сочетаются съ естественными и откуда начинается система пароходства, пользующагося сибирскими водами.

„Г. Богдановичъ былъ здѣсь 11-го и 12-го августа; изъ числа прочихъ лицъ, участвовавшихъ въ экспедиціи, ему сопутствовалъ до Тюмени только г. Кандалинцевъ, молодой человѣкъ, имѣющій желѣзные заводы въ одной изъ внутреннихъ губерній и принимающій не менѣе горячее участіе въ вопросѣ о проведеніи уральской желѣзной дороги. Гр. Соллогубъ, за нездоровьемъ, остался въ Екатеринбургѣ, а четвертый участникъ въ экспедиціи, г. Имшенецкій, предсѣдатель сарапульской земской управы, торопился къ своимъ обязанностямъ и изъ Екатеринбурга отправился обратно въ Сарапуль. Гг. Кандалинцевъ и Богдановичъ собрали здѣсь всѣ нужныя свѣдѣнія и статистическія данныя, характеризующія экономическое и транзитное значеніе Тюмени, и удостовѣрились на мѣстѣ въ удобствахъ водянаго сообщенія отъ этого города внизъ по Турѣ, оспариваемыхъ сторонниками Ирбити. Надобно правду сказать: нынѣшнее лѣто было не совсѣмъ благопріятно для здѣшняго пароходнаго движенія. Стоявшіе въ іюнѣ и іюлѣ жары были причиной мелководья, такъ что въ началѣ августа пароходы съ большимъ трудомъ могли доходить до Тюмени. Пріѣзжіе гости были уже предувѣдомлены объ этомъ въ Ирбити, и слѣдовало опасаться, что обстоятельство это не мало можетъ повредить Тюмени въ глазахъ лицъ, разработывающихъ вопросъ о направленіи сибирской желѣзной дороги. Но Тура на этотъ разъ съ честію выдержала готовившееся ей испытаніе. На другой же день по пріѣздѣ гостей, пришелъ въ Тюмень за арестантами одинъ изъ самыхъ большихъ здѣшнихъ пароходовъ—«Работникъ», принадлежащій г-ну Поклевскому. Узнавъ объ этомъ, гг. Богдановичъ и Кандалинцевъ, уже раньше бывшіе на пристани, тотчасъ же поспѣшили на пароходъ, осмотрѣли его со всею подробностію, познакомились вообще съ конструкціей здѣшнихъ пароходовъ и баржъ, и пришли къ тому заключенію, что, при устройствѣ болѣе плоскодонныхъ судовъ, пароходство по Турѣ во всякомъ случаѣ возможно, безъ перерывовъ, круглое лѣто, даже въ такіе годы, когда Тура, вслѣдствіе сильныхъ лѣтнихъ жаровъ, значительно мелѣетъ.

„Несмотря на просьбы гражданъ остаться подолѣе

въ Тюмени, гг. Богдановичъ и Кандалинцевъ не пробыли здѣсь и двухъ сутокъ, они торопились въ Нижній, чтобъ застать тамъ сибирское купечество. Впрочемъ, они обѣщали еще побывать въ Тюмени въ сентябрѣ мѣсяцѣ, чтобъ отсюда отправиться дальше въ Сибирь. Для тюменцевъ, славящихся своимъ гостепріимствомъ, было немыслимо отпустить дорогихъ гостей безъ хлѣба и соли.

„Когда подано было шампанское, г. Богдановичъ произнесъ рѣчь, въ которой, между прочимъ, выразилъ надежду, что не далѣе, какъ черезъ три года въ Тюмени раздастся первый свистъ локомотива, и, въ заключеніе, провозгласилъ тостъ за успѣхъ будущей Тюменско-Екатеринбургской желѣзной дороги“.

Корреспондентъ.

---

5. Рѣчи на обѣдѣ, въ честь полковника Богдановича устроенномъ въ Тюмени 8 ноября 1867 года.

1) Рѣчь городскаго головы П. А. Тюфина.

Евгеній Васильевичъ! Вполнѣ сочувствуя Вашему проекту о проложеніи Уральской желѣзной дороги отъ Сарапуля до Тюмени, я, въ качествѣ представителя тюменскаго общества, очень радъ, что могу лично, за этой скромной трапезой, благодарить Васъ за безпримѣрную дѣятельность и неусыпные труды, какіе Вы безкорыстно несете для блага нашего дорогаго отечества, особенно для Сибири. Какъ велико это предпріятіе, къ выполненію котораго Вы не щадите ни трудовъ своихъ, ни силъ и матеріальныхъ пожертвованій,—и какъ громадны должны быть отъ него выгоды для народа, такъ глубока и вѣчна будетъ признательность наша Вамъ, благородный человѣкъ. Не могу не благодарить также всѣхъ сотрудниковъ Вашихъ, въ лицѣ присутствующаго здѣсь представителя Сарапульскаго земства Михаила Григорьевича Имшенецкаго, трудящагося съ Вами для общаго дѣла. Господа! я имѣю честь пригласить всѣхъ васъ: провозгласить тостъ въ честь достопо-

чтеннаго Евгенія Васильевича Богдановича и его сотрудника Михаила Григорьевича Пмшепецкаго. „Ура“.

2) Рѣчь полковника Е. В. Богдановича.

Почтенные граждане! Въ жизни отдѣльныхъ личностей, какъ и въ жизни цѣлыхъ массъ, есть минуты замѣчательныя, тѣ минуты, когда рѣшается роковой для нихъ вопросъ—быть или не быть? Такія минуты по истинѣ переживаетъ теперь вся Сибирь, съ сопредѣльнымъ съ ней Ураломъ и съ лѣвыми прибрежьями Камы и Волги.

Въ настоящее время вопросъ быть или не быть Московско-тюменской линіи желѣзной дороги дошелъ до той точки, съ которой суждено ему или быстро, прямо, неудержимо устремиться къ желанной цѣли, или заглохнуть, замереть, остановиться на неопредѣленный срокъ.

Послѣдняго да не будетъ!!!...

Мм. гг. Я живой свидѣтель того всеобщаго пламеннаго, патріотическаго сочувствія къ Сибирско-уральской желѣзной дорогѣ, которымъ одушевлено все русское общество—все, безъ изъятія, отъ стѣнъ священнаго Кремля Московскаго до отдаленныхъ мѣстъ Сибири. Я недавно былъ вездѣ и вездѣ отъ Москвы до Томска я встрѣчалъ неподдѣльный восторгъ къ этому великому предпріятію, я слышалъ, я читалъ о немъ самые благопріятные отзывы! Значеніе его высоко теперь поднято, польза и необходимость всѣми вполнѣ сознана, интересъ возбужденъ въ высшей степени, подготовка сдѣлана. За симъ теорія должна уступить мѣсто практикѣ, дорогаго времени терять не слѣдуетъ. И такъ скорѣе, скорѣе къ дѣлу!

Русскихъ людей упрекаютъ въ апатіи, въ недостаткѣ энергіи и терпѣнія, въ невыдержанныхъ начинаніяхъ: все это конечно бываетъ въ частностяхъ и не въ одной Россіи, а повсюду, но въ рѣшительные моменты народной жизни, общая энергія проявлялась у насъ всегда блистательнымъ образомъ. Такъ и теперь. Въ дѣлѣ такой большой важности, въ дѣлѣ, отъ котораго зависитъ будущность цѣлаго края, въ дѣлѣ, которое, соеди-

нивъ отдаленныя окраины Имперіи, свяжетъ разнородныя части ея неразрывными узами цивилизаціи, торговли, промышленности, въ такомъ великомъ дѣлѣ русскіе люди не останутся равнодушными зрителями, не будутъ сидѣть сложа руки и не допустятъ никого изъ чужихъ хозяйничать у себя дома. Нѣтъ, мы съумѣемъ обойтись своими средствами. Москвичи подадутъ сибирякамъ руку помощи. Капиталы русскіе сольются въ одну плотную массу, уральское желѣзо уляжется на новые рельсы, Екатеринбургскіе паровозы задымятся туземнымъ углемъ и поведутъ за собою длинныя вереницы вагоновъ собственнаго издѣлія, —придорожные участки земель подъ ленту Московско Тюменскую уступятся безвозмездно, русскія руки скоро и усердно воздвигнутъ это громадное сооруженіе.

Сколько удобствъ и выгодъ! сколько своихъ домашнихъ подручныхъ, вспомогательныхъ средствъ! сколько задатковъ для несомнѣннаго успѣха!..

Соображая всѣ эти такъ счастливо сгруппировавшіяся обстоятельства и убѣдясь, что желѣзная дорога въ Сибирь есть въ настоящее время потребность не только коммерческая, но и государственная, естественнымъ образомъ вытекающая изъ жизни народной, поддерживаемая всеобщимъ одобреніемъ и сочувствіемъ, основанная на самыхъ вѣрныхъ разсчетахъ и обѣщающая такъ много хорошаго,—правительство наше вѣроятно ни на минуту не затруднится утвердить концессію этой новой линіи, гарантировать ее, какъ и прочія дороги, и подать собою частнымъ лицамъ примѣръ соревнованія и дѣятельнаго участія.

Будемъ надѣяться, что Богъ благословитъ, а правительство, во имя спасенія Урала и сближенія Россіи съ Сибирью, поддержитъ наше полезное начинаніе.

Будемъ надѣяться, что никакія дипломатическія комбинаціи и никакія симпатіи къ иностраннымъ капиталистамъ не заставятъ передать этого дѣла въ чужія руки.

Будемъ также надѣяться, что всѣ неровности и шероховатости, происходящія отъ соперничества, изгладятся сами собой, что духъ партій изъ личныхъ пристрастій, изъ своекорыстныхъ видовъ, волнующій умы,

склонится наконецъ на сторону правды и не помѣшаетъ линію Сибирско-уральской дороги вести путемъ наиболѣе удобнымъ и кратчайшимъ отъ Сарапуля до Тюмени. И тогда то для Тюмени настанетъ золотой вѣкъ!

Нынѣ скромный, мало кому вѣдомый уголокъ на земномъ шарѣ—Тюмень, не нынче—завтра, съ той минуты, когда у подножія ея лягутъ первые рельсы, вдругъ превратится въ яркую точку, на которую обратятся любопытные взоры всего образованнаго міра. Въ это густо населенное преддверіе Сибири обильнымъ потокомъ потекутъ огромные капиталы. Европейско-азіатская торговля совьетъ въ ней свое теплое гнѣздышко. Въ какіе нибудь два три года выростутъ въ ней великолѣпныя зданія, улицы ея отлично вымостятся и освѣтятся газомъ. Словомъ Тюмень, подобно Мурому, въ короткое время узнать будетъ нельзя. Тѣмъ болѣе, что Муромъ, какъ баснословный фениксъ, возсталъ въ величавой красотѣ своей стараніемъ одного только человѣка, а украшенію Тюмени, стоящей на рубежѣ древняго царства Кучумова, будутъ способствовать люди и обстоятельства.

И такъ: поднимемъ почетный кубокъ за скорое осуществленіе Московско-Тюменской живоносной желѣзной дороги и за будущее процвѣтаніе хлѣбосольной, гостепріимной Тюмени!.. (*громкія рукоплесканія*).

---

6. Тюменская корреспонденція академической газеты о трудахъ экспедиціи полковника Богдановича (отъ 10-го ноября 1867 года).

Въ № 331 «С.-Петербургскихъ Вѣдомостей» за 1867 годъ читаемъ изъ Тюмени слѣдующее:

«Я уже писалъ вамъ объ обѣщаніи гг. Богдановича и Кандалинцева быть въ Тюмени осенью, чтобы проѣхать дальше въ Сибирь. 6-го октября давно жданные гости прибыли сюда, но на этотъ разъ Богдановичу сопутствовалъ не г. Кандалинцевъ, а г. Имшенецкій, предсѣдатель сарапульской земской управы. Въ г. Имшенецкомъ тюменцы видѣли перваго земскаго человѣка на сибирской почвѣ, и это обстоятельство особенно выгодно располагало въ его пользу; здѣсь, въ Тюмени,

на него смотрѣли, какъ на представителя сарапульскаго земства,—и еще болѣе, какъ на представителя интересовъ, связывающихъ непосредственно Сарапулъ съ Казанью, такъ какъ, при осуществленіи проекта Богдановича, линія желѣзной дороги не замедлитъ въ скоромъ времени протянуться до Казани. Въ томъ-то и главное достоинство проектируемой Богдановичемъ линіи, что она всего скорѣе и удобнѣе можетъ вырости въ линію, непосредственно связывающую отдаленную Сибирь съ центромъ Россіи. Онъ дошелъ до мысли о соединеніи по прямой линіи Екатеринбурга и Сарапула горькимъ опытомъ многократныхъ странствованій по сквернѣйшимъ окольнымъ дорогамъ между Екатеринбургомъ и Сарапуломъ. Но я уклонился отъ предмета. Остановившись на короткое время въ Тюмени, гг. Богдановичъ и Имшенецкій отправились далѣе, въ Омскъ, для собранія на мѣстѣ нужныхъ свѣдѣній въ интересующемъ ихъ дѣлѣ. Въ то же время граждане Тюмени, признавая всю важность проектируемой линіи для ихъ города, составляющаго исходный пунктъ сибирскаго пароходства, отправили къ главному начальнику края телеграмму, въ которой просили объ оказаніи содѣйствія въ предпріятіи, обнимающемъ интересы всего высочайше ввѣреннаго ему края. Генералъ-губернаторъ принялъ живое участіе въ дѣлѣ и предоставилъ въ распоряженіе гг. Богдановича и Имшенецкаго богатый запасъ свѣдѣній и матеріаловъ, находящихся при главномъ управленіи. Въ то же время къ болѣе вліятельнымъ и значительнымъ лицамъ въ Западной Сибири посланы были генералъ-губернаторомъ письма съ приглашеніемъ содѣйствовать полезному для края предпріятію.

„Въ Томскѣ гг. Богдановичъ и Имшенецкій встрѣтили общее сочувствіе, выразившееся особенно рельефно въ бывшемъ по этому случаю собраніи гражданъ въ домѣ городскаго головы; за тостами въ честь предпріятія г. Богдановича вспомнили о Тюмени и о той тѣсной связи, въ какой находится этотъ городъ съ Томскомъ,—и оба города, вполнѣ солидарные въ своихъ интересахъ по отношенію къ проекту Богдановича, обмѣнялись между собою телеграммами. Между тѣмъ, такого же рода заявленія въ честь энергическихъ дѣя-

телей по вновь поднятому вопросу о сибирской желѣзной дорогѣ готовились и въ Тюмени. Вчера, 8-го ноября, здѣшнимъ обществомъ былъ данъ въ честь г. Богдановича оффиціальный обѣдъ, а вечеромъ,—балъ.“

7. На торжествѣ открытія Казанской биржи 12 Декабря 1867 года.

Въ *Казанскомъ Справочномъ Листкѣ* сообщалось, что 12 декабря 1867 г. происходило въ Казани открытіе биржи во временномъ ея помѣщеніи. На обѣдѣ, данномъ по сему случаю, П. О. Шайкинъ произнесъ рѣчь, въ которой указывалъ на связь торговыхъ интересовъ Казани съ проектируемой г. Богдановичемъ Сибирскою дорогой. Ев. Вас. Богдановичъ, по словамъ цитуемой газеты, одушевленный неожиданнымъ для него заявленіемъ сочувствія къ задуманному ему дѣлу, также сказалъ оживленную рѣчь, въ которой указалъ на связь своего предпріятія съ торговыми интересами Казани.

«Всѣ (по словамъ «Листка») были увлечены изяществомъ и энергіей импровизованнаго г. Богдановичемъ слова, дружное браво было отвѣтомъ ему, всѣ спѣшили подойти къ оратору, чокались съ нимъ бокалами и выражали сочувствіе его предпріятію».

Рѣчь О. П. Шайкина.

Милостивые Государи! Сегодня послѣдовало открытіе нашей Биржи и мы собрались сюда для того, чтобъ привѣтствовать новорожденную по русскому обычаю хлѣбомъ, солью и сказать ей: милости просимъ, давно желанная дорогая гостья! Впереди ей предстоитъ видная роль—роль посредницы между С.-Петербургомъ и Москвою, Сибирью и всей средней Азіей. Вамъ извѣстно, мм. гг., что по проекту и изысканію неутомимаго и даровитаго Е. В. Богдановича, Екатеринбургское купечество выразило самое живое и теплое участіе къ устройству желѣзной дороги отъ Сарапуля до Тюмени. Тюмень системою водъ соединяется съ Омскомъ и Семипалатинскомъ, а Семипалатинскъ стоитъ съ одной

стороны на рубежѣ западнаго Китая, съ другой—вновь завоеванной Туркестанской области, столь важной для русской торговли. Западный Китай, или Джунгарія, пять лѣтъ назадъ отложившаяся отъ своего Правительства, въ настоящемъ году вновь покорена Китайскими войсками и теперь, съ присоединеніемъ къ Россіи Ташкента, намъ открывается возможность получать изъ Китая чаи съ плантацій прямымъ кратчайшимъ путемъ чрезъ внутренній Китай, Урумцы, Джунгарію, Кульджу и Семипалатинскъ, оставивъ въ сторонѣ и далекую песчаную Монголію, и Кяхту, и всю Восточную Сибирь съ ея десятками тысячъ верстъ. Срокъ доставки сократится слишкомъ на 2 мѣсяца, провозъ значительно удешевится и такимъ образомъ представится случай вступить въ дѣйствительную конкурренцію съ кантонскимъ чаемъ и хотя въ новомъ мѣстѣ возстановить нашу знаменитую транзитную чайную торговлю, удержавъ за нею прежніе ея рынки и тогда естественно Казанская биржа должна будетъ принять большое участіе въ оборотахъ чайной торговли. Но еще важнѣе, еще знаменательнѣе будетъ значеніе ея по торговому сношенію съ средней Азіей и вновь покоренной Туркестанской областію. Край этотъ есть край благодатный. На немъ осмѣлюсь, Мм. Гг., остановить ваше вниманіе. Тамъ, по преданію мусульманъ, изгнанный изъ рая, Адамъ провелъ первую свою борозду, тамъ почва такъ благодарна, климатъ такъ благопріятенъ, что два раза въ году собирается хлѣбъ, три раза клеверъ; тамъ посѣянные русскими нынѣшней весной сѣмена американскаго хлопка принесли обильные плоды; тамъ для Италіи закупаютъ уже сѣмена шелковичныхъ червей и ташкентцы горятъ желаніемъ вступить въ болѣе близкія торговыя сношенія съ русскими... Не забудемъ же, что, съ устройствомъ Сибирской желѣзной дороги, которой Казанское купечество отъ всей души желаетъ скорѣйшаго осуществленія, всѣ товары средней Азіи, всѣ сокровища Сибири двинутся чрезъ Казань и въ то время поставленная въ счастливую необходимость наша юная биржа будетъ служить звеномъ, связывающимъ Московскую и Петербургскую биржи съ далекимъ востокомъ и естественно будетъ играть видную почетную роль. Съ

теченіемъ же времени значеніе ея еще болѣе должно возвыситься, такъ какъ Сибирская желѣзная дорога вызоветъ на свѣтъ такія силы, такія богатства, о которыхъ, можетъ быть, мы и не мечтаемъ...

Рѣчь Е. В. Богдановича.

Мм. Гг.! Случайный гость на праздникѣ Вашемъ, я считаю для себя за особенную честь, что мнѣ довелось быть участникомъ въ торжествѣ открытія Казанской биржи.

День этотъ останется незабвеннымъ въ лѣтописяхъ Казани и будетъ началомъ новой, славной эпохи въ ея коммерческой жизни.

Не только для всѣхъ Васъ, Мм. Гг., но и для меня, среди Вашего почтеннаго собранія такъ нечаянно очутившагося путешественника, настоящее событіе весьма знаменательно по единству цѣли, къ которой и Вы, и я одинаково стремимся.

Цѣль эта—развитіе мѣстной торговли и промышленности, на процвѣтаніи которыхъ зиждется благоденствіе нашего возлюбленнаго отечества.

Въ отдаленныхъ предѣлахъ Сибирскаго края, откуда я теперь возвращаюсь, встрѣтилъ я самое горячее сочувствіе къ громадному предпріятію, къ устройству Московско-Сибирской желѣзной дороги.

На прямомъ протяженіи этой такъ удачно избранной линіи отъ уральскаго хребта къ Нижнему и Москвѣ, сама природа поставила, какъ неминуемую станцію желѣзной дороги, знаменитую Казань съ ея Волжскимъ бассейномъ, съ ея обширной, по преимуществу торговыми движеніями оживленною областью, съ ея предпріимчивымъ народонаселеніемъ, постоянно первенствующимъ на всѣхъ главныхъ рынкахъ Восточной Россіи.

Но я считаю излишнимъ доказывать пользу желѣзныхъ дорогъ опытнымъ коммерческимъ людямъ, безъ сомнѣнія давно уже постигшимъ великую цѣль великаго дѣла; вскорѣ всѣмъ будетъ извѣстенъ мой проектъ, выработанныя цифры котораго положительно докажутъ всѣмъ и каждому: какой огромный дивидендъ принесутъ

акціи Московско-Сибирской желѣзной дороги и какъ выиграетъ русское общество, если русскія деньги останутся дома и капитальное сооруженіе останется въ русскихъ рукахъ.

Сочувственное заявленіе, выраженное въ рѣчи предшествовавшаго оратора, служитъ мнѣ поводомъ выразить надежду, что казанцы не останутся равнодушными къ столь важному для края ихъ сооруженію, которое по всѣмъ вѣроятностямъ еще болѣе оживитъ и укрѣпитъ мѣстную торговлю, расширитъ обороты Казанской биржи и упрочитъ за древней столицей Царства Казанскаго тотъ блескъ и то значеніе, которые всегда были ея принадлежностью.

Предваряя первый сигналъ, который можетъ быть въ недалекомъ будущемъ извѣститъ о первомъ вагонѣ, прокатившемся по русскимъ рельсамъ подъ стѣнами вашего древняго города, я въ настоящую знаменательную минуту поднимаю заздравный кубокъ за почтенныхъ предсѣдателя и членовъ Казанскаго Биржеваго Комитета и за скорое осуществленіе ихъ завѣтныхъ надеждъ и желаній!.. (*Громкія рукоплесканія*).

---

8. Письмо Е. В. Богдановича.

(„Московскія Вѣдомости" 1867 года № 282).

Въ то время, какъ я странствовалъ по Сибири, *С.-Петербургскія Вѣдомости* открыли наступательныя дѣйствія не только противъ проекта желѣзной дороги отъ Ершовки до Тюмени, но и противъ меня лично. Онѣ объявили, что разочаровались насчетъ экспедиціи, не имѣвшей уполномочія ни отъ правительства, ни отъ капиталистовъ. Затѣмъ онѣ исчислили въ № 294 выгоды четырехъ-сотъ-верстнаго желѣзнаго пути отъ Перми до Ирбита, транзитное значеніе коего не развивалось до сего времени по неимѣнію извощиковъ, а который между тѣмъ пользуется судоходною рѣкой Ницой, составляющею первый пунктъ сибирской водяной системы. Конечно, можно бы было не забывать при томъ, что вообще не торговля зависитъ отъ извощиковъ, а изво-

щики отъ торговли, что рѣчка Ница заявляетъ теперь о себѣ какъ-то неожиданно послѣ многовѣковаго забвенія, но на это у каждаго могутъ быть свои воззрѣнія.

Графъ В. А. Соллогубъ, участвовавшій въ неуполномоченной никѣмъ экспедиціи, отвѣчалъ съ свойственнымъ ему талантомъ на разочарованія *С.-Петербургскихъ Вѣдомостей* въ многоуважаемой вашей газетѣ и заявилъ, что вѣроятно по возвращеніи изъ Сибири я буду отвѣчать самъ. Онъ не ошибся. Первымъ моимъ долгомъ принести нашему даровитому писателю мою искреннюю благодарность. Вторымъ—поднять перчатку, брошенную мнѣ *С.-Петербургскими Вѣдомостями* во имя Ирбита и Ницы. Скажу сперва, что если бы нашлись такое правительство и такіе капиталисты, которые бы дали уполномочіе кому бы то ни было для устройства желѣзной дороги, не зная предварительно по какой мѣстности, чрезъ какія препятствія, для какой цѣли, при какихъ условіяхъ и разсчетахъ должна проложиться эта дорога, то слѣдовало бы разочароваться насчетъ этого правительства и этихъ капиталистовъ, но отнюдь не насчетъ уполномоченнаго. Слава Богу, у насъ ничего подобнаго быть не можетъ. Въ дѣлѣ, требующемъ осторожности, поспѣшность неизвинительна, и полемика словъ ничего не значитъ предъ полемикой фактовъ. Пользуясь правомъ открытой обороны, я, въ свою очередь, обвиняю линію Пермско - Ирбитскую въ неосновательности, уже и нынѣ возбудившей не мало разочарованій, по счастію въ дальнѣйшемъ ихъ развитіи во-время еще пріостановленныхъ. Эта линія заявила о себѣ не предварительными изслѣдованіями, не летучими картами, надъ которыми издѣваются *С.-Петербургскія Вѣдомости*, не постепенными соображеніями, въ присутствіи лицъ безпристрастныхъ, не переговорами въ Сибири съ спеціальными людьми, не изученіемъ биржевыхъ интересовъ отъ Китая до Москвы. Она заявила о себѣ брошюрой и затѣмъ прямо приступила къ нивеллировкѣ, по окончаніи которой обнаружилось дѣйствительное разочарованіе. Оказалось, что Сибирь желаетъ доставлять свой товаръ не въ Пермь, а въ Нижній. Оказалось, что уральскій вопросъ составляетъ только весьма малую часть московско-восточнаго вопроса, что ирбитскій вопросъ состав-

ляетъ только малую часть уральскаго вопроса, и что ярмарки могутъ быть полезны для торговли, но торговля не можетъ отказываться отъ своихъ жизненныхъ интересовъ изъ угожденія къ ярмарочному городу, гдѣ нѣтъ даже извощиковъ, и гдѣ искусственная жизнь пробуждается съ ярмарочнымъ флагомъ и исчезаетъ вмѣстѣ съ нимъ.

Во время первой моей шестимѣсячной командировки въ Пермскую губернію, я имѣлъ возможность познакомиться со многими мѣстными нуждами, но сибирскій край мнѣ не былъ достаточно извѣстенъ. Это и отозвалось въ моей первой брошюрѣ, которая отнюдь не можетъ служить основаніемъ для окончательныхъ сужденій. Она оказала можетъ быть только ту услугу, что распространила нынѣ уже никакому спору не подлежащее убѣжденіе, что безъ желѣзной дороги ни Уралу нѣтъ спасенія, ни сибирской торговлѣ нѣтъ будущности. Затѣмъ вопросъ возникаетъ: гдѣ быть желѣзной дорогѣ, для какой преобладающей цѣли, и какими средствами она можетъ осуществиться? Само собой разумѣется, что я ознакомился съ линіей, предложенною г. Рашетомъ, и всѣ планы, чертежи и разсчеты этой линіи мнѣ хорошо извѣстны. Линія встрѣтила бы большія естественныя препятствія, стоила бы огромныхъ денегъ и привела бы и въ этомъ смыслѣ къ большимъ разочарованіямъ. Но еще большимъ разочарованіемъ было бы то, что въ Сибири не взяли бы для этой дороги ни одной акціи. Скажите сибирякамъ, что имъ откроется въ скоромъ времени прямой путь на Москву, что этотъ путь будетъ дѣйствовать круглый годъ, не подвергаясь какъ нынѣ ни метелямъ, ни перегрузкамъ, ни гужамъ, ни замерзаніямъ рѣкъ, ни разливамъ, ни томящимъ раззорительнымъ срокамъ доставки товаровъ, ни порчѣ товаровъ при транспортахъ,—они скажутъ: этотъ путь нашъ и выгоды будутъ наши, и мы получимъ барышъ и по дорогѣ, и на товарѣ. Но предложите сибирякамъ такую линію, гдѣ всѣ настоящія неудобства до Нижняго должны увѣковѣчиться,—они отвѣтятъ: эта дорога не наша, и безъ того хлопотъ много.

Главный недостатокъ пермско-ирбитскаго проекта заключается въ томъ, что онъ слишкомъ мѣстенъ, слиш-

комъ безсвязенъ и потому слишкомъ робокъ. Защитники его заявляютъ теперь, что отъ Перми до Ирбита всего 400 верстъ. Но въ наше время важно не протяженіе, важна сознанная польза. Легче выстроить 4.000 верстъ дороги необходимой, чѣмъ четыре версты безполезной. Англія недавно опредѣлила 26 милл. ф. стерл., чтобы сблизиться съ Индіей. О судоходности ирбитской рѣчки Ницы и говорить, кажется, нечего. *С.-Петербургскія Вѣдомости* осуждаютъ мою опрометчивость въ изслѣдованіяхъ объ этой рѣкѣ. Мои изслѣдованія продолжались дѣйствительно немного времени. Я видѣлъ какъ корова прошла спокойно и не чуя никакой опасности эту рѣку въ бродъ. Этимъ и ограничились мои наблюденія. Я долженъ упомянуть о странномъ доводѣ моихъ противниковъ. Они очень хорошо знаютъ, что Ница ни что иное, какъ притокъ Туры. Между тѣмъ, они заявляютъ, что по Турѣ отъ Тюмени есть дистанція въ 120 верстъ до Артамоновки, и что на этой дистанціи судоходство иногда затрудняется по причинѣ пяти перекатовъ.

Слѣдовало бы ожидать заключенія, что затѣмъ дорога должна упереться въ Артамоновку, а не въ Тюмень. Какимъ образомъ она вмѣсто того направляется на Ирбитъ, простымъ разумомъ понять невозможно.

Но, не отвлекаясь слишкомъ нападками, которыя благодаря благодѣтельной гласности служатъ только къ освѣщенію истины, я продолжаю отчетъ въ моихъ дѣйствіяхъ.

Убѣдившись, что Ирбитская линія не представляетъ заявленной важности, я конечно не желалъ сдѣлаться вторымъ примѣромъ не письменнаго, а фактическаго разочарованія. Мнѣ предстояли двѣ задачи—убѣдиться сперва въ возможности и удобствѣ проложенія прямой линіи отъ Сибири чрезъ Уралъ по направленію къ Москвѣ, а во-вторыхъ, собрать точныя свѣдѣнія о численности грузовъ и кладей, которые могутъ обусловить существованіе линіи. Только при этихъ двухъ условіяхъ я почиталъ себя въ правѣ представить окончательный проектъ на судъ моихъ соотечественниковъ и высшаго правительства. Но не довѣряя ни своимъ познаніямъ, ни своей непогрѣшимо-

сти, я руководствовался убѣжденіемъ, что дѣло подобной важности не можетъ быть секретомъ, что чѣмъ болѣе будетъ при немъ свидѣтелей и судей, тѣмъ будетъ лучше, что оно дѣло общее, государственное, а не мѣстное какое-либо частное предпріятіе. Вотъ почему я пригласилъ при эксплораціи отъ Ершовки до Екатеринбурга, какъ мѣстности почти совершенно неизвѣстной, людей, коихъ свидѣтельство можетъ имѣть вѣсъ. При этой эксплораціи, или экспедиціи, находились: мѣстный исправникъ, мѣстный мировой посредникъ, предсѣдатель земской управы, извѣстный русскій писатель, желѣзно-заводчикъ, инженеръ и землемѣръ. Если бы нашлось больше охотниковъ, я бы ихъ съ радостью пригласилъ. Чѣмъ болѣе было бы участниковъ, тѣмъ неопровержимѣе была бы истина. Надо было заранѣе освидѣтельствовать сообща мѣстность, чтобы впредь не могли возникнуть разочарованія относительно огромныхъ мостовъ, невозможныхъ тоннелей и ошибокъ въ разсчетахъ. Экспедиція осмотрѣла мѣстность, но и она еще могла ошибиться. Для этого и была составлена телеграмма ко всеобщему свѣдѣнію. Смыслъ телеграммы, неизвѣстно почему превратно истолкованный *С.-Петербургскими Вѣдомостями*, былъ однако очень понятенъ. Онъ выражалъ, что начинается новое дѣло, что обнаружены такія-то данныя, что они передаются общему сужденію въ виду общей пользы. Никакихъ уполномочій для этого не требовалось. Было только возбужденіе общаго вниманія къ дѣлу, зависящему отъ общаго участія. Для этого и допущена у насъ гласность, а не для личныхъ разсчетовъ. Гласность могла отвѣчать, что мы недобросовѣстно изслѣдовали мѣстность, скрыли болота, овраги, рѣки и горы, и должна была бы доказать это, но она не могла это сдѣлать, потому что мы сказали правду; напротивъ того, она отозвалась полнымъ сочувствіемъ къ задуманному предпріятію, и самыя *С.-Петербургскія Вѣдомости*, коихъ мнѣніе раздѣляется въ этомъ вопросѣ на двѣ эпохи: до разочарованія и послѣ разочарованія, отозвались благосклонно о нашей дѣятельности.

По опредѣленіи факта, что линія отъ Ершовки до Тюмени несравненно удобнѣе по свойствамъ почвы,

чѣмъ Пермско-Ирбитская линія, и что она ляжетъ прямо по направленію къ Москвѣ, я долженъ былъ исполнить вторую часть моей программы, то есть обратиться къ числительнымъ даннымъ кладей и грузовъ. Поѣздка моя въ Сибирь превысила всѣ мои ожиданія; описанные въ газетахъ праздники относились конечно не ко мнѣ, а къ мысли, мною проводимой. Не только я получалъ со всѣхъ сторонъ изъявленія восторженнаго сочувствія и нужныя данныя,—но, что гораздо знаменательнѣе и полновѣснѣе, сибирское купечество вызвалось произвести нивеллировку на свой собственный счетъ. Отъ этой поѣздки я вывезъ глубокую благодарность къ главному начальнику Западной Сибири и отрадное сознаніе, что труды мои могутъ принести пользу. Въ Казани, на возвратномъ пути, я также былъ встрѣченъ совершенно неожиданнымъ впечатлѣніемъ, почуя новую для себя силу: Казань вопросомъ о желѣзной дорогѣ открыла дѣйствіе своей биржи, а губернское земство въ общемъ собраніи постановило: выбрать изъ своей среды коммиссію для разработки вопроса о Казанско-Сибирской желѣзной дорогѣ. Невольно спрашивается, что̀ бы сказала Казань, если бы дорога уперлась въ Пермь и какимъ желѣзнымъ путемъ она соединилась бы съ Пермью. *С.-Петербургскія Вѣдомости*, напечатавъ статью о лестномъ пріемѣ, оказанномъ мнѣ въ Тюмени, почли однако нужнымъ въ передовой статьѣ № 381 отъ 30-го ноября, напечатать слѣдующую фразу: *почтенные пріуральскіе провинціалы, вопреки нашимъ предостереженіямъ, придаютъ поѣздкѣ г. Богдановича значеніе рѣшающаго событія, не вдаваясь въ критику его проекта и охотно увлекаясь его рѣчами.* Подобная фраза очевидно ставитъ слишкомъ высоко мое краснорѣчіе и слишкомъ низко здравый смыслъ почтенныхъ пріуральскихъ, сибирскихъ и даже казанскихъ провинціаловъ, которыхъ не убѣдитъ конечно и *второе предостереженіе* со стороны *С.-Петербургскихъ Вѣдомостей*. Въ дѣлѣ разсчета провинція не уступитъ столицамъ, она тоже очень хорошо оцѣниваетъ такую критику, которая, когда ей говорятъ объ одномъ, отвѣчаетъ постоянно про другое. Такую критику провинція, по незнанію столичныхъ тонкостей,

называетъ недобросовѣстною. Провинція не нуждается ни въ чьихъ рѣчахъ, чтобы понять что̀ ей выгодно и что̀ невыгодно; она не нуждается тоже ни въ чьихъ статьяхъ изъ Петербурга, чтобъ узнать, что дѣлается у нея въ провинціи. Когда дѣло идетъ о соединеніи Москвы съ Сибирью, она требуетъ, чтобъ объ этомъ и говорили, а не о чемъ-нибудь другомъ. Ей нѣтъ дѣла ни до ирбитскихъ извощиковъ, ни до судоходности притоковъ Туры; она думаетъ не о другихъ мѣстностяхъ, а о своей собственной, и если бы самъ Демосѳенъ всталъ изъ гроба, чтобы доказать жителямъ Сибири и Казани пользу, имъ предстоящую отъ соединенія Перми съ Ирбитомъ, онъ былъ бы привѣтствованъ огромнымъ смѣхомъ. Но у провинціи есть тоже своя гордость, есть и своя сила. Если она замѣтитъ, что газета какая нибудь, сдѣлавшись защитницей неисполнимыхъ проектовъ и мѣстныхъ мелочныхъ интересовъ, пожертвуетъ для нихъ очевидною истиной и государственнымъ благомъ, то эта легковѣрная провинція въ свою очередь пошлетъ этой газетѣ свое первое и послѣднее предостереженіе, то есть не станетъ ее выписывать, а обратится къ такимъ органамъ, которые, когда говорятъ о дѣлѣ, говорятъ объ его сущности, а не о личныхъ недоброжелательствахъ и не о тупоуміи провинціаловъ.

Но я далекъ отъ того, чтобъ оспаривать право свободной полемики, напротивъ того, я первый преклоняюсь предъ этимъ правомъ и буду всегда благодаренъ за каждое дѣльное замѣчаніе. Не могу однакоже не замѣтить, что въ сужденіяхъ о предпріятіи подобной важности казалось бы излишнимъ заявлять поспѣшно о своихъ симпатіяхъ или недоброжелательствахъ. Время тому настанетъ, когда я представлю на общій судъ полный проектъ предполагаемой мною линіи. До той поры всякое возраженіе будетъ неосновательно, всякое предостереженіе будетъ легкомысленно. Первая моя брошюра была, какъ уже сказано, только нетвердымъ приступомъ къ дѣлу, коего пользу я прочувствовалъ, но не изучилъ тогда еще въ подробности. Она доставила мнѣ столько писемъ и заявленій сочувствія, что я понялъ, что не ошибся въ своихъ предположеніяхъ

и началъ уже продолжать послѣдовательно разработку вопроса, о которомъ прежде только намекалъ. Слѣдуетъ ли еще прибавлять, что этотъ вопросъ относится не до ближайшаго соединенія Камы съ Турой, а до кратчайшаго пути между Сибирью и Москвой? Этотъ вопросъ не имѣетъ ничего общаго съ вопросомъ Пермско-Ирбитской линіи, которая можетъ принести пользу частную и мѣстную, тогда какъ я заявляю о пользѣ общей и государственной. Преднамѣренное смѣшеніе этихъ двухъ вопросовъ приводитъ только къ сбивчивости понятій, къ тревожнымъ ожиданіямъ и проискамъ. На этой почвѣ преніе, кажется, продолжаться не можетъ. Чтобы споръ былъ возможенъ, надо сперва условиться о предметѣ спора. Это, конечно, поймутъ всѣ безпристрастные люди, мыслящіе о пользахъ нашего отечества. Это поймутъ и вліятельные представители нашей періодической печати.

Е. Богдановичъ.

---

9. Обѣдъ на Нижегородской ярмаркѣ 26 августа 1867 г.

„Московскія Вѣдомости“, отъ 2 сентября 1867 года № 191, описывая традиціонный, торжественный обѣдъ, происходившій въ присутствіи всѣхъ мѣстныхъ властей и всероссійскаго купечества, ведущаго дѣла на ярмаркѣ, останавливаютъ вниманіе читателей на слѣдующей рѣчи полковника Е. В. Богдановича, встрѣченной общимъ сочувствіемъ 550 слушателей:

„Мм. Гг.! Въ нашъ многозаботный вѣкъ, когда всѣ и каждый заняты множествомъ разнаго рода капитальныхъ вопросовъ, у насъ, русскихъ, есть свой интересный, жизненный, животрепещущій вопросъ—вопросъ сибирскій.

„Съ тѣхъ самыхъ поръ, когда громадная Сибирь съ своими неистощимыми сокровищами пала къ подножію русскаго трона, характеристика ея сложилась въ понятіи русскихъ въ трехъ словахъ: Сибирь—золотое дно.

„И дѣйствительно: еще нетронутыя рукой человѣка груды благородныхъ металловъ и самоцвѣтныхъ камней наполняютъ нѣдра нашей Калифорніи. Сказочные клады залегли въ ней на

каждомъ шагу; здоровый климатъ, плодородная почва, дремучіе лѣса, исполинскія рѣки, все соединилось тамъ для обогащенія человѣка. Но чтобы достичь полнаго обладанія этими несмѣтными богатствами, чтобы проникнуть на самое золотое дно сибирское, необходимы соединенныя усилія, сила воли, труды и рѣшимость; болѣе же всего въ настоящее время нужна намъ Сибирская желѣзная дорога.

„Польза и насущная потребность этого сооруженія сознана уже многими. Чтобы приблизить золотоносную Сибирь къ Россіи, чтобъ оживить необъятныя пространства пустынныхъ земель, широко и далеко по Азіи раздвинувшихся, наконецъ, чтобы воскресить умирающій Уралъ, для этого надобно, не теряя времени, проложить быстрый и удобнѣйшій путь сообщеній, путь желѣзныхъ рельсовъ тамъ, гдѣ грунтовыя дороги бываютъ доступны только среди краткаго лѣта...

„Люди русскіе! Къ Вамъ обращаюсь съ задушевнымъ моимъ словомъ: хотите ли выручить общую родину нашу изъ тѣхъ финансовыхъ затрудненій, въ которыхъ она находится? Хотите ли оживить торговлю, усилить промышленность, хотите ли совершить дѣло великое, пользообильное, патріотическое?—Соедините ваши желанія, чтобъ осуществить сближеніе Урала съ Камой, Сибири съ Европой. Въ нынѣшній для всѣхъ знаменательный день увѣнчайте этотъ безсмертный подвигъ гражданскій дѣятельнымъ сочувствіемъ къ сибирскому вопросу, который сердцу русскому ближе и дороже многихъ современныхъ міровыхъ вопросовъ.

„Зерно брошено, мысль заявлена, первые приступы уже сдѣланы, все готово для начала, все ждетъ дружнаго содѣйствія русскихъ людей, которые, конечно, не допустятъ, чтобы столь многообѣщающее и вѣрное предпріятіе досталось въ чужія руки...

„Именитое собраніе! Здѣсь, подъ благословенными небесами нижегородскими, на родинѣ знаменитаго патріота Минина, гдѣ вся живописная мѣстность есть живая лѣтопись славныхъ преданій старины, гдѣ въ самомъ воздухѣ, кажется, такъ и вѣетъ любовію къ отечеству,—позвольте мнѣ, мм. гг., предложить тостъ за осуществленіе сибирскаго вопроса, который пріумножитъ процвѣтаніе и благоденствіе всей великой земли русской!

Ура! ура! ура!.......“

---

10. Постановленіе Казанскаго губернскаго земства отъ 14-го Ноября 1867 года.

Въ Казанскомъ губернскомъ земскомъ собраніи, какъ сообщали въ № 29 „Московскихъ Вѣдомостей“ за 1868 годъ,—14-го декабря 1867 года состоялось слѣдующее постановленіе:

„Губернское собраніе, выслушавъ заявленіе гласныхъ И. П. Геркева, В. М. Молоствова, И. И. Паптусова и П. А. Костливцева, поддержанное многими другими гласными, и сознавая вполнѣ великое значеніе желѣзной дороги, соединяющей западную Сибирь съ центромъ Россіи, вмѣстѣ съ тѣмъ, имѣя въ виду, что путь этотъ, прорѣзывая съ востока на западъ Казанскую губернію, по всей длинѣ ея, самымъ благотворнымъ образомъ отзовется на благосостояніи края, ожививъ его промышленную и торговую дѣятельность, а потому собраніе не можетъ не отозваться съ полнымъ сочувствіемъ о предварительныхъ изысканіяхъ по Тюменско-Сарапульской линіи, проектируемой полковникомъ Богдановичемъ, признавая ихъ первымъ шагомъ къ осуществленію болѣе обширнаго проекта, успѣшное исполненіе котораго обѣщаетъ такіе блестящіе результаты,—постановило: 1) Ходатайствовать у г. Министра Внутреннихъ Дѣлъ о возможномъ содѣйствіи съ его стороны для дальнѣйшаго развитія и исполненія предполагаемаго проекта? 2) Образовать при управѣ комитетъ, на обязанность котораго возложить собраніе въ теченіе года всѣхъ необходимыхъ свѣдѣній и числовыхъ данныхъ, касающихся означеннаго вопроса, входя по сему предмету въ сношеніе съ подлежащими лицами и учрежденіями, съ тѣмъ, чтобы представить къ будущему очередному собранію болѣе подробныя свѣдѣнія, на основаніи которыхъ Казанское земство было бы въ состояніи обсудить: въ какой степени оно можетъ, согласно съ своими средствами, способствовать исполненію этого полезнаго предпріятія. Означенный комитетъ, по желанію собранія, составленъ изъ семи членовъ, именно: четырехъ гласныхъ, сдѣлавшихъ заявленіе, гласнаго Н. Е. Баратынскаго, предсѣдателя губернской управы В. И. Образцова и члена управы П. А. Месетникова“.

11. Казанская депутація.

(„Московскія Вѣдомости" 1869 года № 13).

„Въ Москву прибыли депутаты отъ Казанскаго земства, биржи и города, уполномоченные ходатайствовать предъ высшимъ правительствомъ объ утвержденіи линіи полковника Богдановича и о продолженіи оной на Казань и Нижній-Новгородъ.

„16-го января депутація представлялась московскому генералъ-губернатору и пользуется нѣсколькими днями своего пребыванія въ Москвѣ для сношенія съ здѣшними торговыми людьми. Вопросъ объ испрашиваемой линіи тѣсно связанъ съ будущностью московской торговли, такъ какъ Москва есть не только узелъ главныхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, но и самый важный рынокъ сибирскихъ товаровъ".

---

12. Письмо Е. В. Богдановича къ издателямъ «Московскихъ Вѣдомостей».

(„Московскія Вѣдомости" 1869 г. № 57).

Мои знакомые спрашиваютъ меня отчего такъ давно не появлялось въ печати никакихъ съ моей стороны свѣдѣній о положеніи дѣла Сибирско-Уральской желѣзной дороги. Иные полагаютъ, что, утомившись отъ дальнихъ переѣздовъ и безпрерывныхъ хлопотъ, я охладѣлъ къ этому дѣлу и увлекся другими заботами; нѣкоторые приписываютъ моему молчанію другую причину. По ихъ мнѣнію, всѣ мои доводы въ пользу Тюменско-Сарапульской линіи разбиты въ пухъ и прахъ, изысканія обнаружили несостоятельность моихъ предположеній, а въ высшихъ правительственныхъ сферахъ не обращено на нихъ никакого вниманія. Въ такомъ смыслѣ отзываются даже нѣкоторыя газеты. Одна изъ нихъ утверждаетъ даже, что мой проектъ похороненъ самими депутаціями, пріѣхавшими ходатайствовать за него въ Петербургѣ. Конечно, для такой печальной церемоніи

не стоило бы имъ безпокоиться и ѣхать изъ Нижняго и Казани, еще менѣе изъ Сибири, откуда спѣшатъ новые депутаты, — вѣроятно для поминокъ и тризны, такъ какъ къ похоронамъ они уже видимо опоздали...

Даже искренніе доброжелатели мои, то есть поборники мысли, мною защищаемой, ставятъ мнѣ мое молчаніе въ упрекъ. Всякій ударъ не отраженный, говорятъ они, можетъ поколебать убѣжденія, конечно не людей спеціально знающихъ дѣло, но людей спеціально никакого дѣла не знающихъ, то есть не малаго числа читателей газетъ. Изъ этого составляется говоръ, изъ говора молва, и тогда самая яркая истина можетъ отуманиться хотя на время. Вотъ что говорятъ защитники Тюменско-Сарапульской линіи, а ихъ не мало.

Я молчалъ, потому что, какъ мнѣ казалось, дѣло мое было сдѣлано на сколько оно могло отъ меня зависѣть. Въ моихъ статьяхъ я вовсе не искалъ извѣстности публициста и удовольствія видѣть мое имя въ печати. Я началъ писать потому, что иначе не могъ передать своихъ убѣжденій, которыя родились и окрѣпли во мнѣ при разъѣздахъ по Уралу. Всматриваясь съ одной стороны въ богатство края, съ другой—въ нищету жителей, удостовѣрившись, что наша фабричность терпитъ отъ недостатка сбыта, а нашъ востокъ—отъ недостатка скораго и удобнаго размѣннаго движенія, я, конечно, могъ придти только къ двумъ заключеніямъ. Первое, для Урала желѣзная дорога есть вопросъ жизни или смерти, причемъ каждая проволочка времени губитъ цѣлыя населенія и уничтожаетъ милліоны богатства. Съ такимъ выводомъ согласятся мои самые ожесточенные противники, и потому о немъ спора быть не можетъ. Второе мое заключеніе было, что размѣнный путь для нашей фабричности и Сибири долженъ быть не окольный, а прямой, исходя изъ нашихъ промышленныхъ и наиболѣе населенныхъ средоточій и перерѣзывая Уралъ не въ сѣверной его части, а въ самомъ центрѣ, къ чему и самая мѣстность оказывается болѣе удобною.

Къ этому второму выводу придетъ естественно тоже каждый, кто, какъ я, не имѣетъ помѣстій въ Вятской

губерніи, заводовъ на сѣверѣ Урала, дома въ Перми и лавокъ въ Ирбитѣ.

Въ силу такихъ двухъ заключеній, не отличающихся никакою оригинальностью, и начались мои дѣйствія. Опредѣлить истину не трудно, воплотить истину въ дѣло гораздо труднѣе. Если я могу приписать себѣ какую-нибудь заслугу, то это, конечно, не въ открытіи, что надо дать воздуха и жизни людямъ, задыхающимся отъ недостатка воздуха и невозможности жить. Моя заслуга въ томъ, что, взявшись разъ за дѣло, я уже посвятилъ себя исключительно этому дѣлу, сдѣлался такъ-сказать его батракомъ, прослѣдилъ всѣ мѣстности, ознакомился съ людьми голодающими и съ людьми зажиточными, ожидающими возможности обратить голодъ въ богатство. Отъ лачуги заводскаго пролетарія до пріемной государственныхъ дѣятелей я перебывалъ вездѣ, гдѣ только могъ служить предпріятію, котораго важность ясна какъ день, а исполненіе туманно, благодаря борьбѣ интересовъ. Я имѣлъ въ виду цѣль двоякую и приводилъ ее къ одному знаменателю.

Мои первые противники имѣли въ виду только одну цѣль: соединеніе Камско-Волжскаго бассейна съ Обско-Иртышскимъ и черезъ тѣ мѣстности, которыя благопріятствовали губернскому городу, ирбитскому случайному рынку и нѣкоторымъ заводамъ. Я вовсе не оспариваю, чтобъ и эта линія не могла принести пользу. Гдѣ воздухъ необходимъ, тамъ первое пробитое окно даетъ жизнь задыхающимся. Въ этомъ отношеніи я готовъ радоваться всякому предпріятію, которое перейдетъ отъ соображеній на бумагѣ въ дѣйствительную помощь умирающему съ голода богатству. Пускай линія будетъ сперва сѣверная, центральная или южная, всякая на первый разъ будетъ спасеніемъ. И если иначе спасти край нельзя, я готовъ изорвать свой проектъ, отказаться отъ цѣли, къ которой я стремился,—но да будетъ мнѣ позволено заявить и предъ высшими должностными лицами, и передъ всѣми моими согражданами, что въ настоящее время одно только опасно и пагубно— медлительность. У насъ остаются втунѣ груды каменнаго угля, несмѣтныя залежи металла, у насъ неподвижно стоятъ заводы. А между тѣмъ Россія перекре-

щивается желѣзными дорогами; эти дороги оживляютъ конечно, нашу торговлю, служатъ для насъ большимъ удобствомъ; но кому приносятъ онѣ милліоны?—Заграничнымъ капиталистамъ, заграничнымъ заводчикамъ. Онѣ строятся изъ заграничнаго желѣза добытаго иностраннымъ коксомъ; онѣ оживляются заграничными локомотивами и вагонами, какъ будто у насъ нѣтъ ни угля, ни желѣза, ни механическихъ заведеній. Все это у насъ есть въ изобиліи, но только отдѣленное по гнѣздамъ, не связанное, не слитое. Все это жалко и бѣдно. Все это ждетъ помощи, все это таитъ громадныя силы въ совершенномъ безсиліи. Теперь мы слышимъ, что новыя концессіи уже выдаются или скоро будутъ выданы новымъ проектамъ. Опять будутъ милліоны въ оборотѣ, опять иностранный коксъ, опять иностранное желѣзо, опять иностранные локомотивы будутъ зарабатывать громадныя богатства мимо русской производительности, мимо русскаго труда. Не будетъ ли каждый рубль этихъ милліоновъ прямымъ ущербомъ для Урала и Сибири, и не слѣдуетъ ли намъ о томъ подумать, вмѣсто того, чтобы ссориться о направленіяхъ, тормозить истину и мечтать о концессіяхъ? На нашихъ глазахъ умирающій, а мы, вмѣсто того, чтобы подать ему немедленную помощь, споримъ о способахъ леченія и разсчитываемъ о выгодахъ, которыя при томъ можемъ пріобрѣсти. А умирающему человѣку нужно прежде всего скорое пособіе. То же самое нужно и умирающему краю.

Итакъ, говоря собственно отъ себя, я на всѣ линіи согласенъ, всѣмъ сочувствую, если уральскому волоку будетъ дано только скорое спасеніе. Но я не могу не выразить убѣжденія, что линія на Казань неминуемо опредѣлится, если бы даже осуществились болѣе сѣверныя линіи. Не только сибирскимъ и русскимъ товарамъ, но и уральскимъ издѣліямъ не будетъ достаточно двигаться только шесть мѣсяцевъ въ году. Конечно, оно лучше чѣмъ двигаться шесть дней, но далеко не такъ удобно, то есть на половину не такъ удобно, какъ двигаться круглый годъ.

Точно также не можетъ быть для меня ясно, чтобы неудобная и кривая линія была предпочтительнѣе между

двумя данными пунктами, чѣмъ прямая и удобная. Я не понимаю тоже, чтобы направленіе по мѣстностямъ малонаселеннымъ и малопроизводительнымъ могло имѣть перевѣсъ надъ направленіемъ по мѣстностямъ населеннымъ и производительнымъ, чтобы туманная и гадательная будущность должна была получить предпочтеніе предъ дѣйствительностью, всѣмъ видимою и осязательною. Я пишу для читателей уже знакомыхъ съ сущностью вопроса, и потому не считаю нужнымъ вдаваться въ подробности; но о пути, который долженъ соединить Москву съ Сибирью, кого надо спросить, какъ не Сибирь и Москву?

Если бы пришлось соединить желѣзною дорогой Полицейскій мостъ съ Аничковскимъ, неужели жители Литейной могли бы заявить желаніе, чтобы дорога прошла черезъ ихъ улицу, такъ какъ ихъ улица тоже хорошая и обижать ее не слѣдуетъ? А между тѣмъ въ дѣлѣ желѣзныхъ дорогъ, или правильнѣе, въ дѣлѣ ихъ проектовъ, нѣтъ несообразности, которая бы не старалась затормозить дѣло и остановить изъ личныхъ разсчетовъ благоденствіе общее.

Депутація отъ сибирскихъ городовъ въ скоромъ времени прибудетъ для ходатайства въ Петербургъ, въ одной общей мысли съ депутаціями изъ Казани и Нижняго-Новгорода. При самой безумной кичливости, я никакъ не могу приписать такое торжественное заявленіе отъ цѣлой полосы государства желанію сдѣлать мнѣ пріятное.

Говорятъ, что и московское купечество сочувствуетъ кратчайшей линіи, и намѣревается гласно заявить о томъ. Между тѣмъ мы прочли въ газетахъ телеграмму изъ Ирбита. Телеграмма объясняетъ, что многіе на ярмаркѣ не сочувствуютъ Тюменско-Казанской линіи. Не сказано только: кто не сочувствуетъ. Если не сочувствуютъ пермяки и ирбитчане, то это не удивительно. Они тоже, что жители Литейной въ вопросѣ о Невскомъ проспектѣ. Если же не сочувствуютъ жители Сибири, Екатеринбурга, Казани, Нижняго и Москвы, то любопытно было бы узнать ихъ имя, послушать ихъ доводы, провѣрить ихъ разсчеты. Но такихъ жителей нѣтъ. Въ этомъ мы ссылаемся на нихъ самихъ, потому что все,

что было сказано и печатано и рѣшено ими по этому предмету клонится къ одной цѣли.

Между тѣмъ время проходитъ и приноситъ каждый день барышъ иностранцамъ, ущербъ намъ. Во главѣ всѣхъ заботъ рисуется яркими буквами слово концессія, которому наше поколѣніе поклоняется какъ золотому тельцу. Борьба, закипѣвшая на Уралѣ, въ виду уральской агоніи, можетъ окончиться очевидно только правительственнымъ постановленіемъ. Вотъ почему я уже давно уклоняюсь отъ газетной полемики. Окончивъ Высочайше разрѣшенныя на мое имя изысканія, собравъ оффиціальные документы и исчисленія, и убѣдившись въ сочувствіи всего Сибирскаго края и главныхъ средоточій нашей промышленности и торговли, не имѣя никакого повода ставить Пермь выше Екатеринбурга, Вятку выше Казани, Ярославль выше Нижняго и Вышній-Волочекъ выше Москвы, я исполнилъ все къ чему обязался и пускаться въ словопренія я не нахожу никакой надобности.

Выше всѣхъ проектовъ, ирбитскихъ телеграммъ, газетныхъ статей и неугомонныхъ личныхъ происковъ стоитъ власть, которая руководитъ судьбами нашего отечества. Наше дѣло какъ гражданъ собирать матеріалы, и говорить правду. Ея дѣло провѣрить матеріалы и оцѣнить правду. Мы очень хорошо понимаемъ, что въ ея соображеніяхъ должна соблюдаться очередь, и что государственная казна даже и номинально не можетъ принять на себя одновременно несоразмѣрную тягость слишкомъ значительныхъ обязательствъ. Мы знаемъ, что сибирскій вопросъ составляетъ нынѣ предметъ особой заботливости правительства, и надѣемся, что не нынче, завтра онъ войдетъ въ списокъ гарантированныхъ дорогъ; но мы позволимъ себѣ спросить: что значитъ гарантія въ подобномъ дѣлѣ, какая въ ней существенная надобность?—Мы видимъ, что дороги и второстепенной важности не причиняютъ казнѣ убытка, что для нихъ гарантія имѣетъ только смыслъ нравственный, не условливающій никакихъ затратъ ни въ настоящемъ, ни въ будущемъ. Что же слѣдуетъ сказать о такой дорогѣ, гдѣ на каждомъ шагу лежитъ сокровище еще не тронутое? Что сказать о дорогѣ, которая пройдетъ че-

резъ мѣстности, гдѣ жителямъ надо подвозить теперь скудное продовольствіе, и гдѣ уже готовы силы, имѣющія обратить въ достояніе государства сотни милліоновъ рублей, отдаваемыхъ нынѣ иностранцамъ? Гдѣ тутъ гарантія какъ не въ самомъ предпріятіи? Какая тутъ нужна гарантія? Не казна нужна для Урала и Сибири, а Сибирь и Уралъ нужны для казны.

Мое твердое убѣжденіе заключается въ томъ, что для Сибирской дороги никакой гарантіи собственно не было бы нужно, если-бы нашлись вліятельные капиталисты для начала дѣйствій, при покровительствѣ высшей власти. Другое мое не менѣе твердое убѣжденіе, изъ очевидности возникающее, есть то, что терять время грѣшно и разорительно, что время у насъ недостаточно цѣнится, и что оттого нерѣдко гибнутъ у насъ люди и милліоны тамъ, гдѣ бы давно могло быть полное благоденствіе.

Вотъ все, что я позволяю себѣ сказать теперь. Я могъ принять на себя трудъ предварительный. Дальнѣйшія судьбы дѣла не входятъ уже въ мой скромный горизонтъ. Онѣ—предметъ заботы всѣхъ ревнителей русскаго дѣла, русскаго развитія, нашихъ дѣятелей въ области знанія, торговли и промышленности, нашихъ капиталистовъ и двигателей желѣзныхъ дорогъ. Дай Богъ, чтобы какъ можно скорѣе обратился въ истину знаменитый стихъ Озерова:

Сибири болѣ нѣтъ. Отнынѣ здѣсь Россія!

Е. Богдановичъ.

---

13. Объ Уральскомъ краѣ.

(„Московскія Вѣдомости“ 1869 г. № 140).

Мы порадовались душевно, прочитавъ въ газетахъ объ утвержденіи новороссійскаго общества каменноугольнаго, желѣзнаго и рельсоваго производства и общества желѣзно-дорожной вѣтви отъ Харьковско-Азовской дороги. Весьма пріятное чувство вызвала въ насъ появившаяся въ № 143 *С.-Петербургскихъ Вѣдо-*

мостей, за подписью управителя салдинскихъ заводовъ *Польнова*, статья, разсуждающая о томъ, что надо дѣлать съ отслужившими у насъ рельсами и вообще о нашемъ рельсовомъ производствѣ.

Вотъ, подумали мы, дѣло настоящее, вопросы серьезные, предпріятія, обѣщающія будущность блистательную. По близости Харьковско-Азовской желѣзной дороги, въ 85 верстахъ, находятся залежи каменнаго угля и всѣ удобства для устройства желѣзныхъ и чугунныхъ заводовъ по правиламъ современной горной науки. Явился великобританскій подданный г. Джонъ Юзъ, собралъ общество, представилъ обезпеченіе и не потребовалъ, чтобъ Харьковско-Азовская желѣзная дорога, измѣнивъ свое прямое направленіе, ударила на 85 верстъ въ сторону на пользу его завода и на вредъ общему передвиженію. Г. Джонъ Юзъ оставилъ Харьковско-Азовскую дорогу безъ извилинъ, но просилъ разрѣшенія примкнуть къ ней особою вѣтвью отъ своего завода, не мѣшая никому, а напротивъ обогащая мѣстную жизнь новыми рычагами производительности. Такимъ образомъ и центральная линія принесетъ свою полную пользу, и боковая линія принесетъ свою полную пользу. Такое простое умозаключеніе вполнѣ, какъ видно, естественно въ новороссійскомъ краѣ, но на Уралѣ оно встрѣчаетъ еще противниковъ. На Уралѣ еще не выяснилась простая истина, что допотопное горное производство, основанное на истребленіи лѣсовъ, на крѣпостномъ правѣ и на однонедѣльномъ въ году сбытѣ, не можетъ болѣе согласоваться съ удешевленіемъ товара, съ вольнымъ трудомъ и съ условіями желѣзныхъ дорогъ.

Отъ этого, когда въ первый разъ возникла мысль о соединеніи не Москвы съ Тюменью, а просто Камы съ Тюменью, интересы нѣкоторыхъ заводовъ стали выше интересовъ всего края и всего государства. Первое предположеніе имѣло въ виду не центральную линію поперекъ Урала, а сѣверную линію, проходящую черезъ заводы г. Демидова и прерывающуюся въ Перми надъ берегомъ Камы. Съ Камы предполагалось ужъ водное сообщеніе. При этомъ въ зимнее время Уральская желѣзная дорога оставалась бы такъ сказать въ западнѣ, отрѣзаннымъ ломтемъ, неподвижная и бездыхан-

ная. То что мы видимъ въ волжско-донскомъ желѣзномъ сообщеніи повторилось бы въ большемъ размѣрѣ. Кажется, что Волга важнѣе Камы и что Донъ не хуже Оби, а между тѣмъ линія, ихъ соединяющая, постоянно приносила дефицитъ. Признанная тому причина та, что линія можетъ дѣйствовать круглый годъ, а что водныя сообщенія, коимъ она служитъ звеномъ, дѣйствуютъ только шесть мѣсяцевъ въ году. Затѣмъ линія бездѣйствуетъ полгода въ году и слѣдовательно, принося только половину возможнаго для желѣзной дороги дохода, обусловливаетъ ущербъ неизбѣжный. Вотъ что въ нашихъ глазахъ доказалъ опытъ. Изъ этого опыта опредѣляется правило, что желѣзныя дороги между двумя замерзающими рѣками никогда у насъ выгодны не будутъ.

Желѣзная дорога должна соединять, чтобы принести пользу, два коммерческія средоточія, а не двѣ промежуточныя точки между этими средоточіями. Такъ, напримѣръ, если вмѣсто Николаевской цѣльной линіи существовало бы только промежуточное сообщеніе чрезъ желѣзный путь отъ Тверцы до Вышняго - Волочка, то въ торговлѣ вышла бы страшная путаница. Еслибы дорога шла даже отъ Москвы, но только до Вышняго Волочка, то торговыя передвиженія съ ихъ лѣтними перегрузками и зимними гужами порождали бы безчисленныя остановки и препятствія. Но такъ какъ Николаевская линія соединяетъ безпромежуточно два рынка первой важности, то мы и видимъ, что она даже не успѣваетъ удовлетворять требованіямъ товарнаго передвиженія. Итакъ, польза желѣзныхъ дорогъ находится въ прямомъ отношеніи къ важности конечныхъ пунктовъ. Одна Уральская дорога принесетъ пользу только Тюмени, тогда какъ дорога Московско-Тюменская принесетъ пользу всему государству; сомнѣнія тутъ кажется и быть не можетъ.

Другое дѣло когда желѣзныя дороги слѣдуютъ безостановочно вдоль судоходныхъ рѣкъ. Лѣтомъ разнородные пути раздѣляютъ грузы. Зимой вода бездѣйствуетъ, а желѣзныя дороги еще болѣе усиливаютъ свою дѣятельность. Опасеніе, что прирѣчныя дороги могутъ повредить сообщеніямъ каботажнымъ давно уже

отброшено. Дунайскій каботажъ усилился отъ береговой линіи. На Рейнѣ линіи тянутся по обоимъ берегамъ и каботажъ значительно усился. Тамъ, гдѣ одно только судоходное движеніе, тамъ только одна жизнь, а гдѣ есть безпромежуточно дѣйствующая, хотя и береговая желѣзная дорога, тамъ десять жизней, и для воды, и для суши вездѣ хватитъ работы. Такія истины относятся нынѣ къ числу элементарныхъ.

Если за нами будетъ когда-нибудь признана какая-либо заслуга, то это та, что мы энергически протестовали противъ полудорогъ и полумѣръ. Чѣмъ болѣе встрѣчали мы опроверженій, тѣмъ яснѣе становилась истина.

Представители интересовъ Перми, Ирбити и Тагильскихъ заводовъ не руководствовались убѣжденіями г. Юза, что надо имъ примкнуть къ центральной прямой дорогѣ. Они утверждали, что надо самую дорогу примкнуть къ нимъ, то есть отдать ее имъ въ услуженіе. При этомъ заявилось много диковиннаго. Было сказано, что дорогу съ Перми можно укоротить до Ирбити, гдѣ рѣка Ница судоходна, тогда какъ рѣка Тура, въ которую впадаетъ Ница, не судоходна и проч. и проч.

Сибирское купечество представило всеподданнѣйшіе адресы, дало средства для изысканій по нужному ему направленію, и нынѣ прислало въ С.-Петербургъ уполномоченныхъ отъ всѣхъ торгующихъ сибирскихъ городовъ для ходатайства объ утвержденіи прямой Московско-Тюменской дороги. Къ этому присоединились многіе города центральной Россіи, съ Сибирью торгующіе.

Съ своей стороны земства Казанское и Нижегородское и Казанская биржа прислали своихъ ходатаевъ по тому же предмету, причемъ Московско-Тюменская дорога раздробляется естественно на четыре предпріятія или отдѣла: отъ Москвы до Нижняго, отъ Нижняго до Казани, отъ Казани до Камы, отъ Камы чрезъ Екатеринбургъ до Тюмени.

Таково настоящее положеніе дѣла, котораго мы были усерднымъ двигателемъ, но во главѣ коего мы себя никогда не думали ставить. Въ немъ задѣваются интересы слишкомъ громадные, въ немъ затрогивается вопросъ о государственномъ благѣ, о русской торговлѣ,

объ общественномъ кредитѣ. Черезчуръ безразсудно было бы утверждать, что все нынѣ совершающееся совершается нашими происками и намъ въ угоду. Мы освободили только истину отъ наброшеннаго на нее тумана. Теперь истина свѣтитъ для всѣхъ, а въ насъ болѣе не нуждается. Истина ясно опредѣляетъ, что въ дѣлѣ Московско-Тюменской желѣзной дороги возникаютъ два рѣзко отдѣленные вопроса:

1. Вопросъ сибирскій.
2. Вопросъ уральскій.

Вопросъ сибирскій ясенъ до очевидности. Сибирь, сосредоточивая свои товары въ Тюмени, нуждается въ одной кратчайшей и непромежуточной дорогѣ до Москвы. Будетъ эта дорога—сибирская наша торговля процвѣтетъ, и Сибирь перестанетъ быть миѳомъ.

Вопросъ уральскій гораздо сложнѣе. Съ одною дорогой онъ ничего еще не сдѣлаетъ или сдѣлаетъ очень мало. Для возрожденія Урала необходимы два условія: преобразованіе горнаго производства, устройство заводскихъ вѣтвей, примыкающихъ къ главной центральной линіи, словомъ именно то, что дѣлается нынѣ г. Джономъ Юзомъ. Уральское населеніе раздѣляется до сего времени на припущенниковъ и отпущенниковъ. Кочевые Киргизы, владѣльцы земли по праву, но ея не разрабатывавшіе, припускали къ пользованію рудами, лѣсами, рыбными и звѣриными ловлями людей разныхъ исповѣданій и вѣдомствъ. Къ этимъ людямъ присосѣдились произвольно разные безпріютные пришельцы, преимущественно бѣглые, по названію сходцы. Богатые припущенники изъ числа капиталистовъ и помѣщиковъ, найдя обильныя горныя мѣсторожденія, перевели къ нимъ для разработки изъ внутреннихъ губерній своихъ крѣпостныхъ крестьянъ и начали то оригинальное производство, при коемъ собственность пріобрѣталась захватомъ, а работа была насильственная. За несуществованіемъ въ то время паровой силы, горныя хозяйства раскидывались на пространства невѣроятныя, на 200, 300, 500 тысячъ десятинъ. Въ одномъ мѣстѣ добывалась руда, въ другомъ, хотя бы во 100 верстахъ, отыскивалась водяная струя, которая углублялась крѣпостными людьми въ прудъ иногда до 30 верстъ окружности. Такъ полу-

чалась двигательная сила, приводящая въ движеніе заводъ желѣзный, при неугасаемомъ пламени древеснаго угля отъ близь растущаго дароваго лѣса. Наконецъ въ третьей мѣстности устраивался чугунный заводъ и отыскивался сплавъ къ Бѣлой или Чусовой хоть на нѣсколько дней въ году. Такъ образовались эти громадныя имѣнія, нынѣ странно поражающія своими размѣрами и своимъ безсиліемъ. По всему Уралу разсыпаны въ видѣ исполинскихъ воронокъ большею частью разваливающіяся въ гнѣздахъ заводскія строенія, торчащія среди домовъ недоумѣвающихъ и часто голодающихъ заводскихъ населеній. Упраздненіе крѣпостнаго права породило отпущенниковъ къ земледѣлію не пріовыкшихъ и ожидающихъ жизни отъ заводовъ частью умершихъ, частью еле дышащихъ.

По нашему убѣжденію, Уральскій край, раздробленный нынѣ оффиціально на двѣ губерніи и даже на двѣ части свѣта, представляетъ въ сущности, какъ Кавказъ, нераздробимую географическую единицу, опредѣляемую уральскимъ хребтомъ. Но Кавказъ стоилъ намъ до 25 милліоновъ и до 25.000 человѣкъ въ годъ. Уралъ же съ своей стороны долженъ дать милліоны и оживить безчисленныя населенія. Мы смѣемъ думать, что настоящее хаотическое положеніе Уральскаго края обратитъ на себя серьезное вниманіе правительства какъ только первый рельсъ ляжетъ на уральскую почву. Вся настоящая путаница по правамъ межеванія, собственности, личности, укажетъ администраціи на необходимость сосредоточить хотя на время въ Екатеринбургѣ высшую административную власть надъ всѣми отраслями общей уральской жизни, не отдѣляя горнаго производства отъ дѣятельности общаго гражданскаго правленія. Потребуется сильное полномочіе, чтобы разсѣчь Гордіевъ узелъ господствующихъ въ краѣ спорныхъ пользованій, процессовъ, недоразумѣній, бѣдствій и растраты производительныхъ силъ. На Уралѣ предстоитъ уничтожить многое что было, уяснить что есть и подготовить что быть должно. Это можетъ быть достигнуто, только если Пермская и Уфимская губерніи сольются въ одномъ общемъ руководствѣ, въ однихъ общихъ интересахъ. Тогда сѣверная боковая Пермь и безполезная сѣверная

Прбить не будутъ стараться притянуть къ себѣ то, чѣмъ долженъ оживиться цѣлый край. Тогда казенная горная администрація уступитъ поле дѣятельности частнымъ обществамъ по образцу того, которое образовалось для Донецкаго края. Тогда къ главной центральной линіи примкнутъ вѣтви съ сѣвера и съ юга, и заводы устроятся по правиламъ науки и законовъ собственности и человѣчности, а не злоупотребленіями, обратившимися нынѣ въ безразсчетность. Первою вѣтвью на центральную линію ляжетъ безъ сомнѣнія вѣтвь, имѣющая соединить Тагильскіе заводы съ Екатеринбургомъ. Уже испрошено разрѣшеніе на изысканія по этой отрасли, и мы искренно тому радуемся. Мы думаемъ, что не менѣе желательно соединеніе гороблагодатской руды съ центральною линіей, равно какъ мѣсторожденій каменнаго угля (принадлежащихъ гг. Всеволожскимъ) съ Камой. Къ этимъ предпріятіямъ мы готовы присоединиться всѣми усиліями нашего неугомоннаго усердія, такъ какъ видимъ въ нихъ единственное разрѣшеніе Уральскаго вопроса, для котораго одной линіи никогда достаточно быть не можетъ.

Не подлежитъ ни малѣйшему сомнѣнію, что по мѣрѣ того, какъ боковыя вѣтви будутъ оказывать свою пользу, къ нимъ постепенно будутъ присоединяться другія, образуя новыя общества и порождая новыя богатства. Это самое мы видимъ по линіямъ Николаевской, Нижегородской, Харьковско-Азовской и пр. Такимъ образомъ производство нашего желѣза и количество остающихся послѣ употребленія рельсовъ возрастутъ въ огромномъ размѣрѣ.

Что рельсъ доброкачественный, стоящій 50% болѣе недоброкачественнаго, можетъ, какъ замѣчаетъ г. Полѣновъ, быть выгоднымъ, въ томъ мы безусловно согласиться не можемъ. Конечно лучше имѣть вещь годную на долгое употребленіе, чѣмъ на короткое, въ особенности когда по употребленіи она мало теряетъ цѣнности. Но въ дѣлѣ желѣзныхъ дорогъ, при огромности затратъ, 50% лишнихъ издержекъ, въ виду болѣе прочнаго матеріала, составляютъ въ началѣ предпріятія тягость слишкомъ значительную, въ то время, когда она еще никакими доходами не облегчается. Улучшеніе рельсовъ

можетъ совершаться, какъ мы думаемъ, исподволь, когда механизмъ желѣзныхъ дорогъ уже приноситъ дивидендъ и указываетъ на возможность совершенствованій безъ новыхъ предварительныхъ пожертвованій. Если мы когда нибудь дойдемъ до производства рельсовъ, равняющихся англійскимъ, при пользованіи каменнымъ углемъ, но уступающихъ настоящимъ русскимъ, то побѣда будетъ на нашей сторонѣ, и Россія покроется современемъ русскими рельсами. Намъ кажется даже, что желательная задача русскаго желѣзнаго дѣла — производить на каменномъ углѣ рельсы лучше и дешевле иностранныхъ. Г. Полѣновъ называетъ послѣднія нечистыми рудами. Спросимъ его какъ специалиста: если наши руды чистыя, то не будетъ ли и желѣзо лучше? Г. Полѣновъ опредѣляетъ, что уральскіе заводы могутъ уже теперь доставить на древесномъ топливѣ 3½ милл. пуд. рельсовъ и что кромѣ того въ Россіи можетъ передѣлаться до 5 милл. рельсовъ отслужившихъ. Цифра эта довольно уже почтенная, но г. Полѣновъ выражаетъ слѣдующее: „Что же сказать о рельсовыхъ заводахъ близь каменноугольныхъ бассейновъ? Такіе заводы принесли бы несомнѣнную пользу, еслибъ были готовы десять лѣтъ тому назадъ, когда съ такою поспѣшностью начали строиться желѣзныя дороги, и еще большую они принесутъ въ отдаленномъ будущемъ, но въ настоящее время чугунно-плавильные заводы на каменномъ углѣ могутъ дать только плохой матеріалъ“ и пр. По нашему же убѣжденію, производство на древесномъ углѣ также болѣе несовмѣстимо съ успѣхомъ горнаго дѣла на Уралѣ, какъ крѣпостное право, какъ отсутствіе сообщеній, какъ неимѣніе сбыта, какъ громадныя пространства производствъ, какъ отсутствіе капиталовъ, какъ неопредѣлительность жизни горныхъ населеній. Но всѣ эти препятствія исчезнутъ съ устройствомъ боковыхъ вѣтвей. Когда онѣ устроятся предвидѣть еще нельзя. А пока онѣ не устроятся и рельсъ русскій будетъ дороже иностраннаго, русскимъ желѣзнымъ дорогамъ будетъ невозможно затрачивать 50% сверхъ необходимыхъ издержекъ на желѣзный матеріалъ.

Но возвратимся къ нашей главной темѣ. Не опредѣляется ли общимъ выводомъ: 1) что для разрѣшенія

вопроса сибирскаго неизбѣжна линія центральная; 2) что для разрѣшенія вопроса Уральскаго неизбѣжны примыкающія къ этой линіи вѣтви, имѣющія измѣнить и мѣстный бытъ, и мѣстное горное производство?

Е. Богдановичъ.

---

14. Вѣсти изъ Нижняго Новгорода.

(„Московскія Вѣдомости" 1869 года № 194).

Я вызвался сообщить вамъ кое-что о Нижегородской ярмаркѣ, въ случаѣ если что-нибудь занимательное подвернется подъ перо. Быть же въ Нижнемъ и не встрѣтить ничего занимательнаго невозможно. Начну съ одного замѣчанія. Въ Лейпцигѣ, какъ всѣмъ извѣстно, бываетъ ежегодная ярмарка. Къ извѣстному дню люди и товары сбираются аккуратно и начинаются дѣла. Въ Нижнемъ поднимается флагъ 15-го іюля, а настоящія сдѣлки совершаются въ концѣ августа или даже въ сентябрѣ, когда ярмарка уже оффиціально закрыта. Какая же тому причина?—Причина заключается въ неточности и несрочности доставокъ товаровъ. Торгующіе люди знаютъ, что торопиться не зачѣмъ. Тутъ запоздалъ караванъ съ хлопкомъ, тамъ сидитъ на мели партія пшеницы, въ иномъ мѣстѣ тянутъ бичевой баржи съ желѣзомъ, да на бѣду поднялась погодушка верховая; въ другомъ мѣстѣ марена ищетъ парохода, въ третьемъ шерсть подмочило, въ четвертомъ перегружаютъ соль. Все норовило, чтобы попасть къ сроку, а ничто къ сроку попасть не могло, благодаря тѣмъ непредвидѣннымъ обстоятельствамъ, которыя такъ легко предвидятся. Можно сказать, что наша торговля двигается, спотыкаясь на каждомъ шагу. На это спотыканье и отчисляется мѣсяцъ времени. Самая же ярмарка принимаетъ видъ продолжительности совсѣмъ не нужной и вялости ничѣмъ не оправданной при огромности оборотовъ. Иностранцы думаютъ, что нашъ европейско-азіатскій базаръ кипитъ и волнуется напряженною дѣятельностью въ пестрой толпѣ сбѣжавшихся

торговцевъ. Но, прибывъ на мѣсто, съ удивленіемъ смотрятъ они на эти безмолвные длинные ряды, гдѣ блуждаютъ подъ арками рѣдкіе покупатели. Имъ кажется, что предъ ними какое-то сонное населеніе въ окаменѣломъ городѣ, и только къ вечеру, когда загорятся огнями несмѣтные трактиры и заорутъ со всѣхъ сторонъ цыганскіе хоры, догадаются они, что тутъ живутъ, здравствуютъ и веселятся торгующіе люди. Въ нынѣшнемъ году отпечатокъ дневной сонливости, свойственной Нижегородской ярмаркѣ, выразился, какъ говорятъ, еще болѣе чѣмъ обыкновенно: причиной тому были жары несносные, неслыханные, почти тропическіе. Покупающіе и продающіе доходили до унынія отъ физическаго страданія. Но самое существенное неудобство выразилось тѣмъ, что Волга, Ока и Кама значительно обмелѣли. На Камѣ, между Сарапуломъ и Пермью, на разстояніи 500 верстъ, задерживали плаванье не пять перекатовъ, какъ обыкновенно, а цѣлыхъ уже одиннадцать. Даже легкіе пассажирскіе пароходы, останавливавшіеся посреди рѣки, вынуждены были высаживать пассажировъ на берегъ, чтобы подняться на воду и продолжать слѣдованіе. Можете себѣ представить, что̀ было съ грузнымъ товаромъ по тремъ судоходствамъ и какой вѣсъ получаютъ при томъ заявленія, что для Нижегородской ярмарки достаточно доставки товаровъ одною водой. Жаль, что наша статистика еще въ такомъ первобытномъ состояніи. Любопытно было бы исчислить: на сколько въ нынѣшнемъ году было для торговли потери отъ того, что къ Нижнему Новгороду примыкаетъ только одна Московская желѣзная дорога. Между тѣмъ и эта дорога уже краснорѣчиво доказала свою пользу. До ея открытія товара привозилось въ Нижній до 90 милліоновъ. Послѣ ея открытія привозъ поднялся до 125 милл., а въ нынѣшнемъ году и болѣе того. Слѣдовательно, каждая верста возвысила на 100.000 р. цѣнность нижегородскаго базара. По этому разсчету, если къ Тюмени ляжетъ на 1.300 верстъ рельсовый путь, то товарный привозъ увеличится на 130.000.000 р. сер., то есть ровно удвоитъ значеніе ярмарки. Кромѣ того, становится совершенно ясно, что Нижегородской ярмаркѣ нечего опасаться желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ

первая уже возвысила ея обороты почти на 50 процентовъ. Нельзя однако отрицать, что и при такомъ возрастающемъ значеніи ярмарки, въ настоящее время чувствуется въ ея атмосферѣ что-то тяжелое и неудовлетворительное.

Марена, нагруженная въ іюнѣ мѣсяцѣ въ Дербентѣ, кое-какъ дотащилась въ августѣ. О нагруженной въ іюлѣ и вѣсти еще нѣтъ; съ хлопкомъ случилось то же самое. Желѣзо, удешевленіе коего такъ желательно, продано пятью процентами дороже прошлаго года. Кяхтинскіе чаи проданы съ убыткомъ болѣе 10 р. на ящикъ. Скоро мы будемъ знать о Китаѣ только черезъ англійскія газеты, если не будетъ принято мѣръ для уравновѣшенія кантонской конкурренціи. Бумажныхъ товаровъ сбытъ былъ большой, но безъ барыша, а въ виду вздорожанія хлопка, марены и другихъ москательныхъ товаровъ,—даже съ убыткомъ; товары персидскіе пшено и сушеные фрукты понизились: первые на 25%, вторые на 5%. Нельзя не согласиться съ мнѣніемъ одного изъ знакомыхъ мнѣ торговцевъ, что такая ярмарка безполезна. А денегъ на ярмаркѣ бываетъ много, и въ нынѣшнемъ году, какъ слышно, было болѣе обыкновеннаго. Съ одной стороны, все есть, и деньги, и товаръ. Съ другой, чего-то нѣтъ, и ясно чего. Нѣтъ срочныхъ сообщеній и слѣдовательно нѣтъ безошибочныхъ разсчетовъ. Крупныя сдѣлки совершались нынче между знакомыми лицами вполнѣ удовлетворительно. Но къ извѣстному разсчетному дню, 25-го августа, многіе мелкіе платежи не осуществились по самой странной причинѣ, что погода стояла уже черезчуръ жаркая. Несостоятельныхъ между большими фирмами не оказалось, но оказалось испугавшее всю ярмарку большое мошенничество двухъ купцовъ, слава Богу, не русскихъ. Одинъ изъ нихъ довольно извѣстенъ московскимъ жителямъ. Онъ бралъ въ Москвѣ товаръ на сроки, задолжалъ такимъ образомъ до 400.000 руб., перепродалъ товаръ въ Тифлисѣ на чистыя деньги и, какъ говорятъ, уѣхалъ за границу.

Знатоки свидѣтельствуютъ, что ярмарка сложилась по срочной торговлѣ *средняя*, по денежной *плохая*, по разсчетамъ *средняя*.

На все это болѣе или менѣе вліяла остановка каравановъ по рѣкамъ, и къ ускоренію движенія товаровъ были приняты правительствомъ мѣры

На биржѣ было большое собраніе судохозяевъ волжскаго судоходства; они единогласно просили предсѣдателя судоходнаго комитета передать телеграммой министру внутреннихъ дѣлъ выраженіе ихъ глубокой признательности за оказанное содѣйствіе къ скорѣйшему движенію каравановъ. Вы согласитесь, что такое заявленіе весьма замѣчательно. Оно доказываетъ, какъ важно для ярмарочной торговли срочное доставленіе товаровъ и какъ желательно, чтобы всѣ затрудненія въ этомъ отношеніи были устранены. Впрочемъ, вся Сибирь уже выразила оффиціально чего она желаетъ. Казань и самый Нижній Новгородъ высказали свои надежды. Оставалось всероссійской Нижегородской ярмаркѣ сказать свое полновѣсное слово.

Вамъ извѣстно, что почтенный предсѣдатель ярмарочнаго комитета, А. П. Шиповъ, снова избранъ въ свою должность, и что съ нынѣшняго года ему назначено ежегодное содержаніе до 6.000 р. При такомъ почетѣ и при такомъ пособіи, предсѣдателю ли ярмарки не изыскивать способовъ къ ея дальнѣйшему процвѣтанію? Но чѣмъ же можетъ упрочиться процвѣтаніе ярмарки? Неужели испрашиваніемъ правительственныхъ мѣропріятій, чтобы засѣвшимъ на меляхъ караванамъ была оказана возможная помощь? Неужели безпрекословнымъ допущеніемъ, чтобы Пермская дорога, направленная на костромскіе лѣса, отбросила Нижній въ сторону и отрѣзала его отъ Сибири? Не странно ли покажется, что всѣ сибирскіе города будутъ просить, черезъ своихъ депутатовъ, о приближеніи къ Нижегородской ярмаркѣ, а Нижегородская ярмарка отзовется равнодушіемъ и молчаніемъ въ вопросѣ для нея столь жизненномъ? Не позволяю себѣ и подумать, чтобы доблестный представитель ярмарочныхъ интересовъ упустилъ эти интересы изъ виду; но мнѣ кажется, что онъ не обратилъ довольно вниманія на важность заявленій Сибири, Екатеринбурга, Казани и на значеніе для ярмарки Московско-Тюменской желѣзной дороги.

Въ доказательство я не могу не упомянуть двухъ

слѣдующихъ фактовъ. За нѣсколько дней до моего пріѣзда, братъ предсѣдателя, тоже извѣстный общественный дѣятель, костромской заводчикъ и помѣщикъ, Д. Н. Шиповъ, читалъ въ залѣ дома, занимаемаго губернаторомъ, свое мнѣніе о пользѣ Уральско-Сибирской желѣзной дороги по сѣверному направленію. Конечно, всѣ убѣжденія и интересы заслуживаютъ вниманія и серьезнаго обсужденія; но нельзя не замѣтить, что мѣсто и городъ для чтенія были избраны нѣсколько странно, ибо не возможно не видѣть въ избраніи сѣверной линіи роковаго удара для Нижегородской ярмарки.

Другой фактъ еще замѣчательнѣе.

Депутація отъ нижегородскаго земства и отъ городскаго общества, уполномоченная ходатайствовать въ Петербургѣ объ утвержденіи южной линіи, письменно обратилась къ предсѣдателю ярмарки съ просьбой предложить общему собранію уполномоченныхъ отъ торгующаго на ярмаркѣ сословія выразить свое мнѣніе касательно желѣзной дороги, имѣющей соединить Нижній-Новгородъ съ Тюменью черезъ Казань и Екатеринбургъ.

Предложеніе это было отклонено и, какъ мнѣ передали, по той странной причинѣ, что при обсужденіи вопроса будутъ находиться противники проекта г. Богдановича. На это я позволю себѣ возразить, что дѣло шло не о г. Богдановичѣ и не объ его противникахъ. Требовалось, чтобы Нижегородская ярмарка открыто, во всеуслышаніе и рѣшительно сказала свое мнѣніе. Подобные вопросы рѣшаются большинствомъ голосовъ, и чѣмъ значительнѣе перевѣсъ, тѣмъ яснѣе истина. Пожелала бы ярмарка Костромской линіи—она бы это и выразила; пожелала бы Казанской—она такъ бы и постановила. Съ своей стороны, я не только не опасаюсь гласности, но обращаюсь къ ней при всякомъ случаѣ. Прятать вопросъ не значитъ разъяснять его. Чѣмъ больше будетъ возраженій, тѣмъ лучше. Если они неосновательны, они возбудятъ тѣмъ болѣе сильное единодушіе въ направленіи здраваго смысла. Если они уважительны, то поневолѣ придется покориться. Ни мои противники, ни я въ настоящемъ случаѣ голоса имѣть не можемъ. Все кажется уже высказано. Показа-

нія отобраны. Начинается дѣло суда, которому было бы всего естественнѣе высказаться на Нижегородской ярмаркѣ, собравшейся со всѣхъ концовъ Россіи. Какъ бы то ни было, но торжественному заявленію всероссійскаго торговаго сословія была, конечно неумышленно, поставлена преграда. Теперь только, когда флагъ уже спущенъ и многіе уже разъѣхались, нѣкоторые просвѣщенные купцы спохватились. Составился адресъ на имя министра финансовъ. Въ числѣ подписчиковъ, какъ я слышалъ, находятся: избранный въ кандидаты на должность предсѣдателя ярмарочнаго головы, извѣстный коммерческій дѣятель московскій купецъ Мошнинъ, старшины ярмарочнаго комитета представители значительныхъ торговыхъ домовъ: Крестовниковы, Малютины, Боткины, Корниловы и иногородные купцы, и пр. и пр. Уже болѣе ста человѣкъ подписались подъ адресомъ, а подписи еще продолжаются.

Адресъ выражаетъ, какъ и ожидать слѣдовало, просьбу о ходатайствѣ за желѣзную дорогу отъ Тюмени на Нижній чрезъ Екатеринбургъ и Казань. Если пообсудить серьезно настоящее положеніе дѣлъ, то другого средства для упроченія Нижегородской ярмарки и нѣтъ. Съ этимъ не согласятся только мои противники, то есть три губерніи. За то согласятся мои благожелатели, то есть остальная Россія: извините за нескромность, ее развила ярмарка.

Кстати о противникахъ.

Сейчасъ получена изъ Перми телеграмма, что *Пермскій* комитетъ, устроенный для обсужденія лучшаго направленія Уральской желѣзной дороги, *окончилъ свои занятія*. Онъ имѣлъ выборъ между тремя проектами: г. Рашета—изъ Перми на Ирбитъ; г. Любимова—изъ Перми на Кунгуръ, Екатеринбургъ къ рѣкѣ Тоболу; г. Богдановича—изъ Сарапула на Екатеринбургъ въ Тюмень. Отгадайте какую линію онъ выбралъ: *обѣ* первыя. Невольно припомнишь французскую поговорку: quand on prend du galon, on n'en saurait trop prendre, или въ русскомъ переводѣ: бери что можешь.

Е. Богдановичъ.

---

15. Въ защиту Нижняго Новгорода отъ г. Шипова.

(„Московскія Вѣдомости" 1869 г. № 244.)

Въ № 279 *С.-Петербургскихъ Вѣдомостей* г. Д. Шиповъ счелъ нужнымъ заявить о моихъ заблужденіяхъ и высказаться на счетъ судебъ Нижняго-Новгорода. Читателямъ извѣстно, вѣроятно, что я уже нѣсколько лѣтъ провожу мысль о пользѣ соединенія Сибири съ Нижнимъ-Новгородомъ посредствомъ желѣзной дороги. По этому поводу высказала свое мнѣніе вся Сибирь. Казань, Нижній и Нижегородская ярмарка тоже не остались равнодушны къ вопросу, и оффиціально защищаютъ мой проектъ предъ высшею властью.

Г. Шиповъ, костромской заводчикъ и помѣщикъ, оказывается поборникомъ линіи отъ Тюмени на Пермь, Вятку, Кострому, Ярославль и Москву. Онъ вычисляетъ, что направленіе, мною предлагаемое, будетъ на 29 верстъ длиннѣе, чѣмъ направленіе, пользующееся его заступничествомъ. „Впрочемъ, замѣчаетъ онъ, дальнѣйшія изысканія могутъ, конечно, измѣнить разстояніе, но во всякомъ случаѣ разница можетъ быть только въ нѣсколькихъ десяткахъ верстъ въ пользу *той* или *другой* линіи".

Нельзя не признать, что подобныя свѣдѣнія нѣсколько неясны и неудовлетворительны, когда рѣчь идетъ о большемъ или меньшемъ протяженіи двухъ состязающихся линій.

Г. Шиповъ читалъ во время прошедшей ярмарки, въ залѣ дома, занимаемаго нижегородскимъ губернаторомъ, свое мнѣніе въ пользу сѣвернаго направленія. Я позволилъ себѣ найти страннымъ выборъ мѣста для чтенія, имѣющаго цѣлью нанести роковой ударъ Нижегородской ярмаркѣ.

Г. Шиповъ отвѣчаетъ, что страннаго тутъ ничего нѣтъ. Онъ обращался къ уральскимъ заводчикамъ (sic), *наиболѣе* заинтересованнымъ въ дѣлѣ направленія *Уральской* желѣзной дороги. О Нижнемъ-Новгородѣ онъ не думалъ, а еслибъ и подумалъ, то устроенное имъ чтеніе доказало бы только, какъ онъ уважаетъ мѣсто, ко-

торое, по моему мнѣнію, должно пострадать отъ того, что ожидаемый имъ желѣзный путь пройдетъ на Кострому.

Такое уваженіе въ дѣлѣ огромной коммерческой важности предполагаетъ во всѣхъ торгующихъ лицахъ, съѣзжающихся на ярмарку, самоотверженіе неслыханное, имѣющее повергнуть къ стопамъ Костромы интересы нашего торговаго средоточія. Призывъ къ подобнымъ доблестямъ не встрѣтилъ однако сочувствія. На чтеніи г. Шипова, какъ слышно, присутствовало 8 человѣкъ, вѣроятно, изъ числа уральскихъ заводчиковъ, *наиболѣе заинтересованныхъ* въ дѣлѣ направленія *Уральской* желѣзной дороги. Я въ собраніи не присутствовалъ, но почти убѣжденъ, что заинтересованныя лица не выказали добродѣтели, ожидаемой отъ нижегородскаго ярмарочнаго купечества, а отнеслись благосклонно только къ собственнымъ выгодамъ. Пермякамъ и ирбитянамъ нравилась линія на Пермь и Ирбитъ. Екатеринбуржцы отстаивали Екатеринбургъ, а южные заводчики предпочитали южное направленіе сѣверному.

Почтенный г. Шиповъ забылъ, что вопросъ идетъ вовсе не объ Уральской желѣзной дорогѣ, а о Сибирско-Нижегородской, то есть, о соединеніи Сибири съ торговою дѣятельностью всего государства. Пожертвовать интересами Сибири весьма спорнымъ и разъединеннымъ интересамъ Урала все равно, что пожертвовать Костромѣ интересами Нижегородской ярмарки.

Уралъ по тяжести своихъ грузовъ будетъ всегда пользоваться водяными сплавами тамъ, гдѣ таковые окажутся удобными по мѣсту, по времени года и по несрочности доставокъ. Для Урала желѣзная дорога будетъ только сильнымъ постояннымъ содѣйствіемъ и то только при постройкѣ боковыхъ вѣтвей, о коихъ уже начались соображенія. Но дорога собственно Уральская, для одного Урала созданная, независимо отъ Сибири и Нижняго-Новгорода, совершенно немыслима. Во первыхъ, она никогда не удовлетворитъ требованіямъ края, такъ какъ разрѣжетъ продольный Уральскій хребетъ только въ одномъ пунктѣ. Во вторыхъ, если она будетъ имѣть въ виду мѣстоположеніе губернскаго города, а не центръ заводской дѣятельности, она отброситъ къ сѣверу торговый размѣнъ съ Сибирью, ко-

торая категорически выразилась, что она желаетъ торговать постоянно и безъ задержекъ не съ однимъ сѣверомъ, а съ цѣлымъ государствомъ.

Г. Шипову, обратившемуся къ уральскимъ сѣвернымъ заводчикамъ, конечно неизвѣстны труды Казанской биржи и земства, документально исчислившихъ грузы, ожидающіе нижегородскаго пути, чтобы двинуться съ Волги и Камы и со всѣхъ ихъ притоковъ къ складочному мѣсту всероссійской торговли.

Но г. Шипову не угодно было обратить на то вниманіе. Мало того, онъ заявляетъ мнѣніе необыкновенно смѣлое, вызывающее настоящій отвѣтъ въ виду читателей спеціально съ вопросомъ незнакомыхъ. Г. Шиповъ думаетъ, что если какая желѣзная дорога можетъ нанести роковой ударъ Нижегородской ярмаркѣ, то это именно Нижегородско-Сибирская, потому что тогда уже не будетъ въ Нижнемъ складочнаго мѣста, а всѣ товары будутъ проходить мимо Но развѣ что-нибудь мѣшаетъ имъ проходить и теперь мимо? Въ Нижнемъ Волга не останавливается, она доходитъ до Твери, гдѣ имѣется желѣзная дорога, идущая вплоть до Финскаго залива. Она соединяется съ Петербургомъ тремя системами каналовъ. Она соединяется съ Москвой прямымъ желѣзнымъ путемъ. Что же заставляетъ товары останавливаться на дорогѣ? Нельзя предполагать, что это отъ усталости послѣ утомительнаго слѣдованія. Неужели Нижегородская ярмарка тѣмъ держится, что къ ней лежатъ съ Востока пути окольные, безобразные, временные и варварскіе? Значитъ, устройте путь прямой, постоянный и правильный, и Нижегородская ярмарка исчезнетъ? Ей, значитъ, нужно, чтобы барки разбивались въ Чусовой, какъ разбилось въ нынѣшнемъ году 25. Ей нужно, чтобы товары шли изъ Сибири полтора года изгибами, гужами, извозами, бичевниками по сугробамъ, по перекатамъ, съ нагрузками, разгрузками и перегрузками. Нижегородская ярмарка живетъ только страданіями русской торговли. Уврачуйте эти страданія, и Нижній опустѣетъ. Мы мнѣнія совершенно противоположнаго. Мы думаемъ, что правильныя сообщенія къ Нижнему удесятерятъ значеніе города и дѣятельность его ярмарки...

Если Европа нашла существованіе Лейпцигской ярмарки необходимымъ, то, при громадности Русской имперіи, существованіе коммерческаго центра, соединяющаго важнѣйшія въ государствѣ желѣзнодорожныя сообщенія и водяные пути, останется на вѣки не менѣе необходимымъ. И теперь товары не остались бы ни минуты въ Нижнемъ, еслибъ они только знали, куда направиться. Обстоятельство, что они терпѣли дорогой бѣдствія, крушенія, проволочки, ничего тутъ не значитъ. Они прибыли отыскивать сбытъ, зная, что на ярмарку съѣзжаются со всѣхъ концовъ покупщики. Можетъ ли каждая фабрика работать для обезпеченныхъ заказовъ? Можетъ ли каждый фабрикантъ держать въ своей конторѣ всероссійскую и даже всемірную биржу? Можно ли точно знать въ Иркутскѣ что̀ потребуется въ Одессѣ? Можно ли знать въ Шуѣ, какъ состязаться съ Манчестеромъ?... Словомъ, нуженъ, ли для Русскаго государства всероссійскій и всемірный рынокъ, вотъ гдѣ сущность вопроса. Если не нуженъ, то русская торговля, по громадности края, будетъ хаосъ. Если нуженъ, то дайте этому рынку сообщенія возможныя и возведите русскую торговлю на степень, указанную просвѣщеніемъ. Тогда выкажетъ она только свою силу и свои богатства.

Г. Шиповъ сознаетъ, что Нижегородская ярмарка потеряетъ отъ сѣверной линіи, но, говоритъ онъ, неужели надо жертвовать общимъ интересомъ государства интересу одной мѣстности или жертвовать цѣлью средству? Нижегородская ярмарка только средство. Она дѣйствуетъ только два мѣсяца въ году. Въ теченіе десяти мѣсяцевъ въ году Нижній былъ бы только станціей желѣзной дороги и передавалъ бы только товаръ, слѣдующій въ Москву.

При всемъ моемъ желаніи объяснить себѣ мысль г. Шипова, я рѣшительно остаюсь въ недоумѣніи. Нижній въ теченіи двухъ мѣсяцевъ сосредоточиваетъ всю русскую торговлю, находясь на мѣстѣ сліянія Оки съ Волгой. Кострома ничего не сосредоточиваетъ, кромѣ болотистыхъ, лѣсныхъ, безцѣнныхъ мѣстностей. Надо слѣдовательно отбросить Нижній и вести дорогу на Кострому. Но почему же такъ? Чтобы придвинуть

Уралъ. Какой Уралъ, и куда его придвинуть, и зачѣмъ его придвинуть, когда постоянно повторяется, что желѣзо все-таки будетъ идти водой? Если же Уралъ не откажется отъ водянаго сообщенія, то что же будетъ онъ отсылать къ сѣверу? что будетъ получать онъ взамѣнъ? Разумѣется, онъ будетъ посылать товары сибирскіе и получать взамѣнъ товары европейской Россіи, слѣдующіе въ Сибирь. Но тогда цѣль будетъ уже окончательно пожертвована средству. Цѣль—Сибирская торговля, а вовсе не Уральская, которая можетъ имѣть только значеніе второстепенное. При такомъ, какъ намъ кажется, вѣрномъ взглядѣ на вопросъ, ни Пермь, ни Кострома не могутъ быть ни цѣлью, ни средствомъ.

Надо послушать, что скажетъ Сибирь. Надо спросить, чего желаютъ русскіе фабриканты. Они точно также, какъ уральскіе заводчики, наиболѣе заинтересованные въ дѣлѣ лучшаго направленія Уральской желѣзной дороги, выразятъ мнѣнія, согласныя ихъ прямымъ выгодамъ, не увлекаясь никакими рыцарскими порывами, а разсчитывая на барыши. Отвѣтъ, впрочемъ, выразился ясно и опредѣлительно. Всѣ сибирскіе города оффиціально представили о своемъ единодушномъ желаніи. Нынѣ важнѣйшія фирмы торгующихъ на Нижегородской ярмаркѣ домовъ составили адресъ на имя г. министра финансовъ объ исходатайствованіи линіи Сибирско-Нижегородской. Съ одной стороны весь востокъ, съ другой стороны большинство коммерческаго міра. Вотъ заявленія, которыя мимо меня будутъ отвѣчать г. Шипову.

Не вдаваясь затѣмъ въ дальнѣйшую утомительную для читателей полемику, позволю себѣ сказать, что какъ только примкнутъ къ Нижнему пути правильные, то и Нижній будетъ оживляться уже не на два только мѣсяца въ году. Конечно, время ярмарки останется всегда временемъ коммерческаго разгара, но и для остальнаго времени года Нижній, какъ Лейпцигъ, сдѣлается важнымъ коммерческимъ пунктомъ, и откроетъ постоянныя конторы первенствующихъ въ государствѣ торговыхъ домовъ.

Е. Богдановичъ.

---

16. Изъ Петербурга.

(„Московскія Вѣдомости“ отъ 10 апрѣля 1870 г. № 78.)

На сѣверную столицу уже пахнуло весеннимъ воздухомъ. Еще немного и желѣзныя дороги понесутъ петербургскихъ жителей кого за границу, кого на близкую дачу, кого въ отдаленное помѣстье. Другія желѣзныя дороги, отличившіяся поспѣшностью сооруженія и торопливостью поѣздовъ за барышами, будутъ починиваться и приводиться въ порядокъ для гарантіи самой существенной, то есть для гарантіи жизни пассажировъ. Наконецъ третьи дороги, обезпеченныя вновь полученными концессіями, начнутъ выходить изъ тумана проектовъ на почву дѣйствительности, станутъ раскапывать землю и вытягивать полотно.

О новыхъ концессіяхъ на желѣзныя дороги я писать вамъ не буду. Вы уже сообщили о нихъ вашимъ многочисленнымъ читателямъ. Но вы имѣете полное право ожидать отъ меня увѣдомленія объ участи, постигшей дорогу Сибирскую. Какое направленіе должно получить преимущество, сѣверное ли на Пермь и Вятку или южное на Казань и Нижній-Новгородъ? Или, можетъ быть, спросите вы, Сибирская дорога признана ненужною, нежелательною и неполезною? Вотъ дѣйствительно тѣ три вида, въ которыхъ можетъ выразиться вопросъ. Къ сожалѣнію, на этотъ естественный трехвидный вопросъ никакого отвѣта ни въ какомъ видѣ не воспослѣдовало. Ни линія южная, ни линія сѣверная утвержденія не удостоились. Въ то же время не воспослѣдовало и отзыва, что дороги Сибирской не нужно. Затѣмъ спрашивается: какой исходъ дѣла?—Этотъ исходъ можно бы опредѣлить потерей нѣсколькихъ милліоновъ для русской торговли, то есть потерей цѣлаго года, по случаю напрасной проволочки времени, которое, къ сожалѣнію, у насъ еще такъ мало цѣнится, хотя наступила, кажется, пора и у насъ о немъ вспомнить. Положимъ, что вопросъ о пользѣ Сибирской дороги разрѣшится удовлетворительно: не въ правѣ ли будетъ пенять русская торговля на то, что она опять лишній

годъ терпѣла тяжкіе убытки въ то время, когда и безъ того убытки ее давятъ и о положеніи курса вспоминается неохотно.

Что Сибирская дорога—важная, объ этомъ, конечно, никто спорить не будетъ. Но именно она тѣмъ важна, что можетъ дать передвиженію товаровъ между востокомъ и западомъ новую дѣятельность и новую жизнь, то есть содѣйствовать разрѣшенію настоящаго кризиса. При такомъ положеніи дѣла можетъ ли быть желательно, чтобъ оно тормозилось и откладывалось въ долгій ящикъ, до болѣе удобнаго времени, до болѣе подробныхъ соображеній? Какое же время можетъ быть болѣе удобно, и какія соображенія болѣе подробныя могутъ еще ожидаться? Для насъ это совершенно непостижимо. Ни одна желѣзная дорога такъ публично, открыто и гласно не обсуждалась какъ Сибирская. Не только газеты истощили вопросъ въ своихъ полемическихъ статьяхъ, не только брошюры разработали его во всѣхъ видахъ, не только изустныя пренія вызвали судъ общественный, но всѣ мѣстныя административныя власти, всѣ земства, всѣ купеческія средоточія, всѣ представители интересовъ востока и запада выразили свои убѣжденія, ходатайства и челобитія, отъ которыхъ они конечно отказаться не могутъ, не подвергаясь уличенію въ государственной лжи предъ правительствомъ. Между тѣмъ мы свидѣтели факта по истинѣ прискорбнаго и доселѣ неиспытаннаго. Всѣ концессіи на желѣзныя дороги выдавались до сего времени тихомолкомъ, подъ шумокъ, такъ сказать сюрпризомъ для публики, которая въ одно время большею частью узнавала, что былъ задуманъ такой-то проектъ и что этотъ проектъ уже утвержденъ. Ни преній, ни гласности, ни общей разработки вопроса и въ поминѣ не было. Но оказался проектъ о сообщеніи Россіи Европейской съ Азіатскою. Этотъ вопросъ былъ привѣтствованъ всѣмъ мыслящимъ обществомъ съ восторгомъ, и разногласіе возникло не въ сущности мысли, а въ наиболѣе желательномъ направленіи. Тутъ мѣстные и частные интересы вцѣпились другъ въ друга, изобличая истину во всей ея наготѣ. Никогда слѣдственное дѣло не представляло столько свидѣтелей, доказательствъ, поличныхъ и аргументовъ. Суду, кажется,

никогда не было такъ легко, какъ въ настоящемъ случаѣ, произнести свой приговоръ. И именно въ этомъ случаѣ судъ отъ суда уклонился, какъ бы опасаясь какихъ то вліяній и не имѣя фактовъ передъ глазами. Онъ выразилъ не отказъ, не соизволеніе, не выборъ и не приговоръ. Онъ назначилъ коммиссію для изученія вопроса, до послѣдней тонкости изученнаго. Но что можетъ сдѣлать коммиссія, какъ не вернуться къ постановкѣ вопроса, какъ онъ поставленъ теперь? Неужели она будетъ проходить съ начала полный курсъ русской орографіи, гидрографіи, топографіи и статистики по обѣ стороны Урала? Если она займется провѣркой всѣхъ данныхъ по нашему отчизновѣдѣнію, то многіе годы еще пройдутъ пока сибирскій вопросъ дождется своей очереди. А между тѣмъ русскому коммерческому люду отъ этого выжиданія часъ отъ часа будетъ не легче. Если же трудъ долженъ быть ускоренный, то еще менѣе понятно, какія свѣдѣнія можетъ получить коммиссія, кромѣ тѣхъ, которыя уже имѣются въ виду. Положимъ, что коммиссія объѣдетъ обѣ предполагаемыя линіи. Можно, кажется, и не совершая поѣздки, знать, что она увидитъ и услышитъ. Въ губерніяхъ Костромской и Вятской она увидитъ болѣе лѣсовъ, чѣмъ людей, но эти немногіе люди будутъ утверждать, что линія сѣверно-горизонтальная необходима, потому что надъ нею лежитъ Архангельскъ въ сѣверо-перпендикулярномъ направленіи. Затѣмъ въ Перми коммиссія услышитъ отзывъ, что не губернскій городъ долженъ существовать для горнозаводской губерніи, но что горнозаводская губернія должна существовать для губернскаго города, случайно попавшаго къ сѣверу отъ мѣстнаго средоточія, къ судоходной рѣкѣ въ то время, когда о желѣзныхъ дорогахъ и въ Америкѣ еще не слыхивали. Весь міръ можетъ двигаться по указанію науки стезею просвѣщенія. Для одной Перми достаточно безводной Чусовой и окольной Камы. Въ Ирбити коммиссія узнаетъ, что безъ Ирбиткой ярмарки Россія погибнетъ, и что рѣчка Ница въ иныхъ случаяхъ, впрочемъ весьма рѣдкихъ, бываетъ судоходна. Наконецъ коммиссія отправится, минуя Тюмень, къ верхнему теченію Тобола и, переходя съ плотины на плотину, будетъ слышать

уже не отъ мѣстнаго купечества, а отъ нѣкоторыхъ провожатыхъ, что нѣтъ повода не углублять Тобола, такъ какъ Лессепсъ принудилъ къ судоходству Аравійскую пустыню, представлявшую, впрочемъ, ту выгоду, что она никогда не замерзаетъ, чего о Сибири утверждать невозможно. Коммиссія невольно придетъ къ заключенію, что ей не стоило безпокоиться, чтобъ узнать то, что она знала до отъѣзда. Но этого мало. Она очевидно, почтетъ обязанностью по вопросу, относящемуся до Сибири, обратиться къ мѣстной высшей власти и къ сибирскому купечеству. Сибирская высшая мѣстная власть отзовется, что она сама во главѣ многихъ и многихъ коммиссій, потому что облечена высшимъ довѣріемъ, что она по своей обязанности неоднократно заявляла о пользахъ и желаніяхъ края, что такими заявленіями у насъ не шутятъ предъ верховною властью и что потому она можетъ только повторить то, что высказывала уже оффиціально. То же самое отвѣтитъ и сибирское купечество, представлявшее адресы, и жители Тюмени и Екатеринбурга. Коммиссіи будетъ предстоять обязанность провѣрить заявленіе Казани объ ея коммерческомъ значеніи и окажется, что дѣйствительно Казань имѣетъ немаловажное коммерческое значеніе, такъ какъ она находится на переломѣ Волги, близь устья Камы. Въ заключеніе коммиссіи придется прослѣдить: оказываетъ ли нижегородская ярмарка пользу государству или не оказываетъ. Обнаружится, что нижегородская ярмарка дѣйствительно мѣсто для русской торговли не безполезное, можно сказать даже весьма важное, и что потому слѣдуетъ оказать ему безотлагательное пособіе, не теряя надежды населить со временемъ костромскіе лѣса и вятскія пустыни... Вотъ тотъ результатъ, къ которому придетъ коммиссія, имѣющая несомнѣнно состоять изъ людей добросовѣстныхъ и просвѣщенныхъ; она спроситъ себя тогда, зачѣмъ она тормозила ходъ дѣла и нанесла торговлѣ такіе неоправданные ущербы однимъ напраснымъ ожиданіемъ. Не проистекаетъ ли тутъ нравоученіе, что наше желѣзнодорожное дѣло можетъ успѣвать еще въ тайникахъ канцелярій, а не въ общемъ свѣтѣ и не въ общемъ обсужденіи? Конечно, составители проектовъ ни-

гдѣ въ безкорыстіи не подозрѣваются. Конечно, немыслимо, чтобъ они уменьшали цифры, свидѣтельствующія въ ихъ пользу, вмѣсто того, чтобъ ихъ увеличивать; хотя такой фактъ обнаружился при составленіи проекта объ южной линіи, но неужели же отрадно видѣть, что судьи, приставленные къ разрѣшенію мѣстнаго вопроса, вдругъ отзываются, что они ни мѣстности, ни вопроса не знаютъ,—что они назначатъ коммиссію, которая можетъ породить другую коммиссію, а эта можетъ породить третью коммиссію,—хотя бы вся Россія оставалась притомъ въ положеніи выжидательномъ и страдальческомъ... Мы слышали, что г. министръ путей сообщенія намѣренъ лично посѣтить Уралъ и Сибирь. Дай Богъ! повторимъ мы. Пора знать нашимъ главнымъ администраторамъ, что̀ поручается ихъ управленію. Пора нашимъ капельмейстерамъ не приступать къ изученію музыкальной азбуки. Мы убѣждены, что новый государственный дѣятель, на котораго возлагается столько надеждъ, не оставитъ сибирскаго вопроса безъ напряженнаго вниманія. Онъ, конечно, проѣдетъ отъ Ершовки на Екатеринбургъ чрезъ Бикбарду и Сергіевскіе заводы. Онъ сравнитъ мѣстность съ мѣстностью предлагаемыхъ тоннелей сквозь гороблагодатскіе желѣзняки. Онъ отдѣлитъ интересы обще-сибирскіе отъ сѣверо-уральскихъ. Онъ отдѣлитъ интересы обще-русскіе отъ спеціально-пермскихъ, — и удостовѣрится, что и составители проектовъ могутъ иногда говорить правду. Онъ, конечно, услышитъ, какъ каждая мѣстность будетъ ходатайствовать въ свою пользу, но, чтобы въ томъ удостовѣриться, не было бы надобности предпринимать долгаго путешествія, и потому въ его глазахъ получатъ вѣсъ только заявленія тѣхъ мѣстностей и тѣхъ лицъ, которыя не будутъ находиться на протяженіи предполагаемыхъ линій. Наконецъ, онъ приметъ во вниманіе, на что предлагаются капиталы и на что положительно не предлагаются. Затѣмъ, что будетъ, то скажетъ будущность.

Желѣзнодорожная сессія нынѣшняго года окончилась такимъ образомъ существенными результатами для нѣкоторыхъ второстепенныхъ дорогъ и недоумѣніемъ на счетъ главнѣйшей. Остается надѣяться, что будущій

годъ окажется болѣе опредѣлительнымъ. Мы нисколько не отвергаемъ, что предусмотрительность вполнѣ полезна, но не можемъ не скорбѣть, что къ изученію спорныхъ вопросовъ приступается у насъ со стороны судилищъ лишь въ то время, когда ожидается приговоръ.

Сибирская линія обсуждалась гласно четыре года. Ею не занималась только та среда, которая могла имѣть окончательное значеніе. Когда подсудимые являются предъ судомъ, не странно ли бы было, чтобъ судъ отсылалъ ихъ до того времени, пока изучитъ всѣ законы, къ дѣлу подходящіе? Въ настоящемъ же случаѣ общество тоже терпитъ и ожидаетъ резолюціи. Мы можемъ быть пристрастными, можемъ ошибаться, — хотя намъ совѣсть говоритъ твердо, что мы не ошибаемся и не пристрастны. Но государство, кажется, въ полномъ правѣ ожидать, чтобы тамъ, гдѣ дѣло идетъ о его благосостояніи, общія соображенія и разрѣшенія обстоятельствъ не откладывались до очереднаго порядка, до полученія входящаго № и до отзыва командированныхъ чиновниковъ, — потому что до того времени некогда было заняться одною изъ важнѣйшихъ современныхъ русскихъ задачъ...

Е. Богдановичъ.

---

17. Севастополь и Уралъ.

(„Московскія Вѣдомости“ 1870 г. № 249).

Въ помѣщенномъ въ № 245 *Московскихъ Вѣдомостей*, 13-го ноября, описаніи бывшаго въ Егорьевскѣ праздника, упомянуто о нѣсколькихъ словахъ, сказанныхъ мною относительно желѣзныхъ дорогъ и желательной линіи на Севастополь.

Для меня Севастополь представляетъ особое горестное воспоминаніе, о которомъ въ настоящее время не могу умолчать. Подъ Севастополемъ убиты два мои родные брата. Младшему, Виктору, было всего 20 лѣтъ. Онъ былъ нрава сдержаннаго и серьезнаго и подавалъ большія надежды. Другой братъ, Орестъ, старшій его двумя

годами, былъ веселъ и рѣзвъ до шаловливости. Оба были мичманами. Орестъ командовалъ четырьмя орудіями люнета 4-го бастіона и, увы! часто не имѣлъ зарядовъ для обстрѣливанія непріятеля. Въ минуты такого мрачнаго досуга онъ забавлялся тѣмъ, что пускалъ со своего люнета бумажныхъ змѣевъ, изукрашенныхъ французскими надписями и съ привѣшенными ко хвосту колокольчиками. Во французскомъ лагерѣ тогда подымался хохотъ, и въ змѣевъ, какъ въ мишень, начиналась стрѣльба. Пороха было у непріятеля, слѣдовательно, вдоволь даже для игры. У насъ же пороха не хватало и для защиты... Случалось, какъ разсказывали мнѣ очевидцы, что мой братъ бѣгалъ къ своимъ боевымъ товарищамъ, чтобы на скорую руку поиграть въ карты. Но онъ игралъ не на деньги, а на порохъ. И только ему удавалось выиграть одинъ фунтъ или два, онъ бѣжалъ со своею драгоцѣнною добычей къ своимъ орудіямъ, самъ заряжалъ и направлялъ ихъ, боясь, чтобы дорогой выстрѣлъ не пропалъ даромъ. Ему было 22 года, и онъ уже носилъ на груди орденъ Св. Владиміра 4-й степени, съ бантомъ,—орденъ, надѣтый на него самимъ главнокомандующимъ. Когда я вспоминаю про этихъ мальчиковъ-героевъ, про эту страшную игру въ порохъ, подъ градомъ непріятельскихъ бомбъ, — я невольно думаю, что и братья. и тысячи другихъ павшихъ за отечество были бы можетъ быть понынѣ живы, еслибы во время осады Крымъ соединялся желѣзною дорогой съ обѣими столицами. Тогда и войска поспѣли бы вовремя, и въ боевыхъ снарядахъ не было бы недостатка. Впрочемъ, и самой осады, вѣроятно, не послѣдовало бы. Желѣзный путь имѣлъ бы значеніе неприступной крѣпости.

Но если въ настоящее время желѣзныя дороги обращаются въ стратегическій базисъ военныхъ дѣйствій, то не меньшее значеніе въ военномъ отношеніи имѣютъ тѣ дороги, которыя во всякое время года могутъ быстро подвезти и рельсы, и локомотивы, и пушки, и желѣзо, и свинецъ. Въ случаѣ войны, покупка англійскаго желѣза будетъ для насъ немыслима. И горе было бы, конечно, небольшое, еслибы наше русское желѣзо не лежало за тридевять земель въ Уралѣ и въ Сибири. Кому не

извѣстно, что тамъ желѣзный товаръ выжидаетъ 11 мѣсяцевъ, чтобы двинуться съ мѣста, а потомъ тащится караванами два, три, четыре мѣсяца до Нижняго. Если время дорого въ мирныхъ дѣлахъ, то въ военныхъ оно залогъ побѣды.

Итакъ, я невольно возвращаюсь къ тому вопросу, о которомъ уже не разъ бесѣдовалъ въ столбцахъ *Московскихъ Вѣдомостей.* Этотъ вопросъ, какъ извѣстно, разсматривается правительственными лицами, имѣющими рѣшить: должна ли быть проведена Сибирская желѣзная дорога и въ какомъ направленіи. Теперь было бы излишнимъ припоминать все, что было неоднократно повторяемо по сему предмету. Но да будетъ дозволено выразить, что въ настоящее время все Русское государство озирается и на западъ, и на востокъ. Съ запада грозитъ наступленіе, на востокѣ готова защита, и не только защита, но и окончательная возможность покончить со ввозомъ англійскаго желѣза. Изъ этого не слѣдуетъ, чтобъ я предпочиталъ спеціальную Уральскую дорогу магистральной и транзитной Сибирской; я остаюсь вѣренъ своему постоянному убѣжденію, что дорога должна идти по кратчайшему направленію отъ Тюмени къ Москвѣ, черезъ центръ Уральскаго края, то есть Пермской и Уфимской губерній. Направленіе зигзагами, чтобъ не забыть той или другой мѣстности, никогда въ общихъ видахъ желательно быть не можетъ. Такъ, напримѣръ, для Егорьевска желѣзная дорога была вполнѣ необходима; однако рязанскій путь не коснулся этой важной мануфактурной точки. Онъ прошелъ прямо, а Егорьевскъ уже потомъ соединился съ нимъ боковою вѣтвью, что служитъ поводомъ къ дальнѣйшимъ соображеніямъ и проектамъ продолженія новой линіи на Муромъ, Арзамасъ и Симбирскъ. Вотъ что должно повториться и на Уралѣ. Но исправлять главный коммерческій трактъ, изъ уваженія къ его боковымъ отраслямъ, но переносить значеніе Нижняго и Казани къ другимъ не испытаннымъ мѣстностямъ, и въ особенности терять время, когда враждебная политика только о томъ и думаетъ, какъ бы выиграть время, есть дѣло опасное.

Е. Богдановичъ.

---

18. На празднествѣ освященія церкви при Коммиссаровской технической школѣ въ Москвѣ.

25 августа 1871 года въ Москвѣ торжественно праздновалось освященіе храма при извѣстной Коммиссаровской технической школѣ. На празднествѣ этомъ полковникъ Е. В. Богдановичъ произнесъ слѣдующую рѣчь, дословно воспроизведенную въ „Московскихъ Вѣдомостяхъ“ и многихъ другихъ московскихъ и петербургскихъ газетахъ, воздавшихъ должную дань справедливости прекрасному ораторскому таланту неутомимаго борца за Сибирскую желѣзную дорогу:

„Мм. гг.! Присутствуя случайнымъ гостемъ на знаменательномъ праздникѣ, прошу собраніе именитыхъ людей первопрестольной столицы удѣлить и на мой пай нѣсколько минутъ вниманія.

„Сейчасъ К. А. Рихтеръ представилъ вашему вниманію какимъ образомъ изъ богадѣльни старушекъ и мальчиковъ школы Арбатскаго участка возрасла Коммиссаровская школа.

„Основатели этого заведенія вспомнили, что въ русскомъ обществѣ тысячи сирыхъ дѣтей, оставаясь безъ призора, и начиная сборомъ милостыни, вступаютъ на стезю пороковъ, дѣлаются людьми вредными и затѣмъ являются на скамьѣ подсудимыхъ. Сколько гибнетъ молодыхъ силъ, которыя при попечительномъ руководствѣ могли бы принести много и много пользы обществу!

„Эти добрые основатели взяли нѣсколько сиротъ на свое попеченіе и устроили для нихъ школу, гдѣ бы они, получая нравственно-религіозное воспитаніе, пріучились къ разнымъ ремесламъ. Въ то время, по всей русской землѣ возносились хвалебные гласы къ Царю Царей за спасеніе жизни Царя Русскаго. По имени ремесленника, послужившаго при этомъ спасеніи орудіемъ въ рукахъ Провидѣнія—школа наречена Коммиссаровскою. Вы видѣли, мм. гг., что̀ изъ маленькой школы вышло чрезъ какія-нибудь шесть лѣтъ. Ростъ необычайный, до сихъ поръ неслыханный, не виданный! какъ богатырь русскихъ сказокъ Коммиссаровская школа росла не по днямъ, а по часамъ!

„Годъ и три мѣсяца назадъ эта школа приспособлена къ желѣзнодорожному дѣлу. И съ тѣхъ поръ она построила 850 вагоновъ и множество повозокъ для интендантскаго вѣдомства. Краснѣе всякихъ рѣчей это говоритъ въ пользу школы.

„И все это совершено безъ малѣйшаго пособія со стороны правительства, единственно раченіемъ доброхотовъ русской земли и русскаго дѣла. Во главѣ же этихъ доброхотовъ стоятъ Петръ Іоновичъ Губонинъ и Христіанъ Христіановичъ Мейенъ.

„Поклонъ и русскій привѣтъ добрымъ людямъ! Историческими судьбами суждено славянскимъ племенамъ отстать на пути просвѣщенія отъ западныхъ народовъ. До сихъ поръ что ни заведемъ мы новаго — безъ иноземцевъ обойтись не можемъ. А насъ слава Богу слишкомъ 80 милліоновъ. Умомъ-разумомъ, здравымъ смысломъ и досужими руками Богъ не обидѣлъ русскаго человѣка.

„Науки мало, знаній мало, вотъ наша бѣда! Отъ этой бѣды въ отношеніи желѣзнодорожнаго дѣла избавляетъ насъ Коммиссаровская школа. Плоды ея у всѣхъ на глазахъ; при помощи Божіей этихъ плодовъ будетъ больше и больше, и недалеко то время, когда намъ не придется нуждаться въ иноземцахъ.

„Пришлось такъ, что съ того самаго 66 года, какъ возникла Коммиссаровская школа, я посвятилъ всю свою дѣятельность осуществленію необходимаго для Россіи Сибирскаго рельсоваго пути. По благости Божіей это дѣло близко къ осуществленію.

„Въ эти часы, когда мы празднуемъ здѣсь, Державный хозяинъ Русской земли обозрѣваетъ средоточіе Русской внутренней торговли—Макарьевскую ярмарку.

„Тамъ же торговые люди трехъ сотъ городовъ разсуждаютъ о направленіи Сибирской дороги.

„Господь, десницей преосвященнаго владыки освятившій сегодня храмъ Свой въ разсадникѣ будущихъ дѣятелей на желѣзныхъ дорогахъ, да управитъ пути наши!

„Да дастъ Онъ, Всеблагій, силу разумѣнія людямъ, совѣщающимся теперь о Сибирскомъ пути, и да подвигнетъ сердце Царево на исполненіе желаній русскихъ людей.

„Отъ имени полагающихъ труды и заботы свои на дѣло Сибирско-уральской желѣзной дороги, я предлагаю тостъ во здравіе будущихъ механиковъ, машинистовъ и другихъ дѣятелей на Сибирскомъ пути, воспитанниковъ Коммиссаровской школы. *Ура!*"

---

19. На торжественномъ празднованіи перваго выпуска воспитанниковъ Императорскаго Техническаго училища.

Въ „Кронштадтскомъ Вѣстникѣ", отъ 29 сентября 1871 года, № 112, читаемъ:

„Недавно Москва справила два праздника, къ которымъ не можетъ отнестись безъ сочувствія каждый, кому дороги успѣхи реальныхъ знаній и распространеніе техническихъ свѣдѣній въ нашемъ отечествѣ. Мы говоримъ о праздникѣ по случаю освященія церкви при Коммиссаровской технической школѣ, происходившемъ 25 августа и описанномъ съ большою подробностью какъ въ московскихъ, такъ и въ петербургскихъ газетахъ, и о торжественномъ празднованіи 8 сентября перваго выпуска воспитанниковъ Императорскаго Техническаго училища. Обращаемъ вниманіе читателей на записанную стенографически прекрасную рѣчь, сказанную за обѣдомъ 8 сентября полковникомъ Е. В. Богдановичемъ, нашимъ прежнимъ сослуживцемъ *):

„Прошу дозволенія у именитаго собранія сказать и мнѣ нѣсколько словъ ради сегодняшняго торжества.

„Съ небольшимъ 170 лѣтъ назадъ, здѣсь въ Нѣмецкой слободѣ, на этомъ самомъ мѣстѣ, Петръ Великій построилъ небольшой деревянный дворецъ, прозванный Слободскимъ. Здѣсь рядомъ, на пиру въ Лефортовскомъ дворцѣ, 4-го сентября 1698 года обриты были послѣднія боярскія бороды. Здѣсь Петръ Великій повернулъ русскій народъ изъ азіатской тьмы на свѣт-

---

*) «Е. В. Богдановичъ служилъ мичманомъ въ Черноморскомъ флотѣ, а потомъ въ Балтійскомъ флотѣ, плавалъ на кораблѣ *Память Азова* подъ командою капитана, нынѣ адмирала, П. С. Лутковскаго».

лый путь Европейской цивилизаціи (*Браво, рукоплесканія!*).

„Всю душу свою положилъ онъ на то, чтобы вывести Россію на путь просвѣщенія, разлить по ея необъятному пространству свѣтъ знаній, (*браво, браво!*), а знаній онъ хотѣлъ техническихъ, находя, что они весьма потребны русскому человѣку. Отсюда, изъ своего Слободскаго дворца, писалъ онъ къ Апраксину, Кревту и другимъ объ обученіи плотниковъ, кузнецовъ, литейщиковъ, столяровъ, канатныхъ прядильщиковъ; здѣсь училъ Стрѣшнева чинить попорченный механизмъ мельницы, здѣсь онъ былъ внѣ себя отъ радости, надѣвъ обновку изъ русскаго сукна (*Громъ рукоплесканій*).

„Таковъ былъ нашъ Великій Петръ, таковъ былъ царственный плотникъ, Саардамскій ученикъ съ топоромъ въ могучей рукѣ, учившій своихъ подданныхъ на верфяхъ Воронежа, Нижняго-Новгорода, Петербурга и Кронштадта (*Рукоплесканія*).

„Перстъ Провидѣнія незримо велъ къ тому, чтобы на мѣстѣ первыхъ думъ Петровыхъ о распространеніи въ Россіи техническихъ знаній, возникло это заведеніе.

„О если бы могъ онъ возстать изъ Петропавловскаго склепа, если бы могъ явиться въ средѣ нашей.

„Голландія у меня на Москвѣ, воскликнулъ бы Онъ въ радостномъ волненіи и на глазахъ Его заискрились бы тѣ святыя слезы, которыя когда то у него блеснули при видѣ Преображенскаго полка впервые одѣтаго въ русское сукно!!! (*Рукоплесканія, браво!*).

„Слободской дворецъ погибъ въ пламени историческаго пожара 1812 года. Обгорѣлые корпуса его возобновлены Императрицею Маріей Ѳедоровной для ремесленнаго заведенія, въ которомъ учились питомцы воспитательнаго дома.

„Во дни наши это скромное заведеніе преобразовано. На Петровскомъ пепелищѣ возникло Императорское Техническое училище...

„Изъ многочисленныхъ областей Царства своего особое вниманіе обращалъ Петръ на Уралъ (*слушайте*), на эту грань Европы съ Азіей, наполненную несмѣтными богатствами; туда для разработки этихъ богатствъ, посылалъ Онъ и выписныхъ изъ заморья Нѣмцевъ, и

своего Татищева (*браво!*); тамъ раздавалъ Онъ громадныя пространства земли даровитымъ русскимъ людямъ— Тульскому кузнецу Демидову (*браво!*), Симбирскимъ лодочникамъ Твердышеву, Мясникову и другимъ. Эти люди усѣяли весь уральскій хребетъ горными заводами (*браво, браво!*).

„Но время шло... Уральскіе заводы, возникшіе съ необычайной быстротой, стали клониться къ упадку. Въ настоящее время положеніе большей части ихъ плачевно. Отчего-же это? Рудники изсякли? Нѣтъ, руды на Уралѣ достанетъ на многія столѣтія. Народонаселеніе уменьшилось? Нѣтъ, оно возросло въ неимовѣрной степени.

„Знаній нѣтъ (*браво!*), тѣхъ знаній техническихъ, о водвореніи которыхъ денно-нощно заботился Петръ Великій. Владѣльцы уральскихъ заводовъ ведутъ дѣла на авось, не помышляя, что безъ техниковъ, прошедшихъ хорошую школу, нельзя вести горнозаводскаго дѣла (*браво!*); одинъ только графъ С. Г. Строгановъ постоянно подготовлялъ на свои заводы молодыхъ техниковъ и теперь здѣсь содержитъ 8 пансіонеровъ (*браво!*). Отъ того заводы его идутъ впередъ, между тѣмъ какъ другіе прекратили производство, или изнемогаютъ отъ неурядицы и неоплатныхъ долговъ (*правда, правда!*).

„Одного этого примѣра достаточно для убѣжденія, что распространеніе техническихъ знаній и умноженіе на Уралѣ русскихъ механиковъ и технологовъ можетъ поставить уральскіе заводы на подобающее мѣсто (*правда!*).

„Кромѣ того необходима желѣзная дорога, которая, соединяя кратчайшимъ путемъ богатую Сибирь съ Москвою (*правда!*), способствовала бы къ возстановленію горнаго хозяйства на Уралѣ (*Рукоплесканія*).

„Для построенія дороги и для уральскихъ заводовъ необходимы русскіе люди, получившіе высшее техническое образованіе.

„Императорское техническое училище дастъ такихъ людей! (*Шумъ рукоплесканій*)...

„Вѣчная память и безсмертная слава Петру Великому, положившему начало техническихъ знаній въ нашемъ отечествѣ (*Взрывъ рукоплесканій*).

„Да осѣняетъ его благословеніе этотъ разсадникъ

техниковъ. Да процвѣтаетъ этотъ разсадникъ и, переходя изъ силы въ силу, да удѣляетъ отъ плодовъ своихъ должную долю на любезный сердцу Петрова Уралъ и на близкій къ осуществленію уральскій рельсовый путь. (*Шумное одобреніе*). Предлагаю тостъ за здравіе будущихъ дѣятелей на Уралѣ и на уральской желѣзной дорогѣ, вышедшихъ изъ аудиторій и мастерскихъ Императорскаго техническаго училища. Ура! (*Неумолкаемый аплодисментъ*)".

---

20. Желѣзная дорога въ Среднюю Азію.

Подъ этимъ заголовкомъ «Биржевыя Вѣдомости», отъ 15 ноября 1873 года въ № 306, помѣстили слѣдующую любопытную перепечатку изъ академической газеты съ изложеніемъ нѣкоторыхъ соображеній по поводу перепечатываемаго.

«С.-Петербургскія Вѣдомости» слышали, что грандіозный проектъ Лессепса о проложеніи рельсоваго пути въ Среднюю Азію въ послѣднее время подвергся коренному измѣненію. Извѣстно, что по первоначальному своему плану Лессепсъ предполагалъ вести дорогу черезъ Оренбургъ на Ташкентъ, но ближайшее ознакомленіе съ условіями этой мѣстности и съ тѣми непреодолимыми затрудненіями, съ которыми пришлось бы бороться строителю въ этихъ обширныхъ, безводныхъ и песчаныхъ пустыняхъ, привело предпринимателя къ мысли связать проектъ средне-азіатской дороги съ проектомъ южно-сибирской дороги, составленнымъ г. Богдановичемъ, и вести путь въ Среднюю Азію отъ Екатеринбурга, съ тѣмъ, чтобы у этого города образовать главный узелъ линій, идущихъ: въ Европу черезъ Казань, Нижній и Москву, въ Индію—черезъ Троицкъ, Ташкентъ и Самаркандъ, въ Сибирь—черезъ Тюмень, и наконецъ къ минеральнымъ богатствамъ Урала—по недавно утвержденной уральской горнозаводской дорогѣ. Такимъ образомъ, независимо отъ выгодъ болѣе благопріятныхъ мѣстныхъ условій между Екатеринбургомъ и Троицкомъ, и даже между Троицкомъ и Ташкентомъ,

чѣмъ между Оренбургомъ и Ташкентомъ, проектируемое г. Лессепсомъ направленіе средне-азіатской дороги имѣетъ весьма серьезныя преимущества и по отношенію къ торгово-промышленнымъ интересамъ, такъ какъ при подобномъ направленіи достигается сближеніе обширныхъ и самыхъ разнообразныхъ рынковъ. Мы полагаемъ также, что измѣненный въ этомъ смыслѣ проектъ г. Лессепса, расширяя предѣлъ своего экономическаго вліянія, въ то же время пріобрѣтаетъ и болѣе шансовъ для скорѣйшаго осуществленія.—Мы же, съ своей стороны, позволяемъ себѣ высказать увѣренность, что слитіе проектовъ сибирскаго и средне-азіатскаго пути въ одно громадное предпріятіе встрѣчено будетъ весьма сочувственно въ коммерческомъ мірѣ не только у насъ въ Россіи, но и вообще во всей Европѣ, такъ какъ предпріятію этому несомнѣнно предстоитъ великая роль въ сферѣ международныхъ экономическихъ интересовъ. Что же касается мотивовъ, заставившихъ г. Лессепса избрать исходнымъ пунктомъ для средне-азіатскаго пути, вмѣсто Оренбурга, Екатеринбургъ и, вмѣстѣ съ тѣмъ, связать своей проектъ съ проектомъ южной сибирской дороги, то мотивы эти, по нашему мнѣнію, на столько основательны и строго послѣдовательны, что противъ нихъ едва ли возможны серьезныя возраженія. Какъ бы то ни было, избранное нынѣ направленіе для рельсоваго пути въ Среднюю Азію, по сравненію съ прежнимъ направленіемъ на Оренбургъ, гораздо полнѣе удовлетворяетъ требованіямъ какъ экономическимъ, такъ и техническимъ. Весьма интересно, что *еще за нѣсколько лѣтъ передъ этимъ мысль о такомъ направленіи средне-азіатскаго пути предугадана была нашимъ неутомимымъ изслѣдователемъ магистральнаго коммерческаго пути въ Сибирь*. Въ брошюрѣ г. Богдановича: «Проектъ сибирско-уральской желѣзной дороги», изданной еще въ 1868 г., мы находимъ совершенно ясное обозначеніе будущаго пути въ Среднюю Азію черезъ Екатеринбургъ, Троицкъ и Ташкентъ“.

---

21. «Голосъ» о средне-азіатской дорогѣ 10 Февраля 1874 г. (№ 50).

«Въ петербургскихъ газетахъ, недняхъ, было напечатано, что повѣренный Лессепса, г. Котаръ, усердно хлопочетъ въ пользу средне-азіатской желѣзной дороги изъ Оренбурга, но что наше правительство, соглашаясь на осуществленіе проекта дороги въ Среднюю Азію, не одобряетъ ея направленія и отдаетъ предпочтеніе нѣсколько болѣе сѣверному направленію, которое соединитъ Оренбургъ съ Заравшаномъ и Южною Сибирью по изысканіямъ генерала Безносикова. Это извѣстіе, какъ насъ увѣдомляютъ, неточно. Изысканія генерала Безносикова показали, что проложеніе желѣзной дороги отъ Оренбурга черезъ степи и болота къ Ташкенту представляетъ чрезвычайныя затрудненія. Что же касается г. Лессепса, то онъ обратился къ русскому правительству съ ходатайствомъ о желѣзной дорогѣ отъ Нижняго-Новгорода черезъ Казань и Екатеринбургъ къ Тюмени (*по проекту полковника Богдановича*) и о производствѣ изысканій ея вѣтви отъ Екатеринбурга на Троицкъ, Сара-Су и Ташкентъ. Это видно изъ письма г. Лессепса къ туркестанскому генералъ-губернатору фонъ-Кауфману».

---

22. Рѣчь Е. В. Богдановича при торжествѣ открытія Петровской линіи московскихъ конно-желѣзныхъ дорогъ 1 Сентября 1874 года.

„Московскія Вѣдомости“, отъ 3 сентября 1874 года № 219, описывая это торжество, приводятъ стенограмму нижеслѣдующей рѣчи Е. В. Богдановича, во время обѣда произнесенной и покрытой шумными рукоплесканіями всѣхъ слушателей:

«Мм Гг.! Одного англійскаго оратора поздравляли съ осуществленіемъ проекта, нѣсколько лѣтъ имъ защищаемаго. Онъ сказалъ: „Моя заслуга самая простая: я двадцать тысячъ разъ повторялъ одно и тоже“.

„Такъ и я, мм. гг., при каждомъ случаѣ, при каждой возможности, затягиваю свою русскую протяжную пѣсню про Сибирскую желѣзную дорогу. Сегодняшній праздникъ даетъ мнѣ къ тому самый удобный поводъ, этотъ праздникъ вполнѣ русскій. Не даромъ говорится, что Москва сердце Россіи, и это потому, что въ каждомъ русскомъ сердцѣ при одномъ имени Москва невольно зазвенитъ струна родная, задушевная. И какъ же иначе? Куда ни взглянь, вездѣ доброе воспоминаніе. Тутъ Іоаннъ Калита началъ собирать Русскую землю; тамъ избранъ на царство домъ Романовыхъ; по Яузѣ отрокъ Петръ Великій плавалъ на ботикѣ, а въ Преображенскомъ обучалъ потѣшныхъ, и изъ этихъ московскихъ потѣхъ его вышли русскій флотъ и Полтава. Оглянитесь кругомъ и вспомните, какъ пылавшая Москва своею гибелью спасала Россію, спасала и Европу. И не въ Московскомъ ли Кремлѣ увидѣлъ свѣтъ Божій Вѣнценосецъ, дарующій свѣтъ Божій своему народу. Многая лѣта старой Москвѣ!...

„Казалось, что послѣ такихъ заслугъ Русскому народу Москва утомилась, состарилась, отпросилась на покой. Довольно она послужила, довольно она наглядѣлась. Что-жъ оставалось ей, какъ не обратиться въ мирное захолустье со славными разсказами въ невозмутимой тишинѣ старческой жизни. Такъ и прозвала она себя старушкой. Святая, почтенная старушка, а все-таки старушка... И вдругъ совершается чудо чудное, что ни въ сказкѣ сказать, ни перомъ описать. Съ шести концовъ собранной Москвою Русской земли подошли къ своей древней столицѣ желѣзныя дороги—старушка встрепенулась и стала молодѣть. Теперь шестьдесятъ верстъ новыхъ артерій набѣгаютъ и сплетаются по историческимъ улицамъ Москвы, и жизнь сильнѣе забилась въ ней. Движеніе, дѣятельность вызываютъ новую силу, новую жизнь. Политическая старая Москва росла и усиливалась по мѣрѣ присоединенія къ себѣ старыхъ русскихъ городовъ. Тверь, Новгородъ со Псковомъ, Смоленскъ. Нижній-Новгородъ и другіе постепенно входили въ составъ Московскаго государства, и когда Москва собрала русскіе города, она взяла царство Казанское и царство Сибирское. И тутъ начались ея величіе, ея слава, ея могущество.

„Новая Москва, Москва торговая, промышленная растетъ, молодѣетъ, усиливается по мѣрѣ соединенія съ русскими городами посредствомъ желѣзныхъ дорогъ. Если пора политическаго владычества миновалась, то Москвѣ, какъ пробужденной

отъ летаргіи царевнѣ, открывается новое поле. Трудъ, промышленность, торговля, наука, искусство, общественность—вотъ ея приданое, вотъ ея новая политическая задача. Такъ вотъ она чародѣйная сила желѣзныхъ дорогъ. Тамъ, гдѣ нѣтъ желѣзныхъ дорогъ, тамъ только память о прошедшемъ,—тамъ гдѣ онѣ развиваются—тамъ стремленіе къ будущему.

„И право не грѣшно будетъ, радуясь за городъ столь обильный воспоминаніями, упомянуть о краѣ Сибирскомъ столь обильномъ надеждами. Чего ждетъ онъ не дождется, чтобы стать хоть въ уровень съ Японіей и Китаемъ? Мы всѣ предвидимъ, что 60 верстъ усиленнаго внутренняго сообщенія переродятъ старушку Москву. Что же сказать о томъ времени, когда Сибирь со своими сокровищами кинется въ объятія Москвы? Что сказать о томъ времени, когда отъ Колы до Арарата, отъ Вислы до устьевъ Амура, отъ Москвы до Тюмени и Ташкента задрожатъ рельсы, заклубится дымъ, разсѣкутся волны на пользу и жизнь Русскаго народа, на честь и славу Русскаго престола. Не знаю, доживу ли я до той трапезы, за которою будетъ праздноваться соединеніе Москвы съ золотоносною Сибирью. Въ этотъ день я бы перекрестился, успокоился и сказалъ бы послѣднюю рѣчь: нынѣ отпущаеши раба твоего...

„Я уже думалъ, что придется отложить надежды до будущаго столѣтія, но теперь во главѣ нашихъ путей сообщенія поставленъ человѣкъ, именитый своими мореходными и сухопутными путешествіями. Съ его назначеніемъ Сибирь прозрѣваетъ новую судьбу. Сибирь шлетъ Москвѣ привѣтъ и поклонъ. Ты оживляешь, матушка, рельсами свои булыжникомъ мощеныя улицы. Помоги намъ оживить наши желѣзомъ, серебромъ, золотомъ и изумрудомъ мощеныя пустыни. И Москва на дняхъ откликнулась, сказала слово свое, постояла за Сибирь, послала въ Питеръ челобитье о скорѣйшемъ соединеніи ея рельсовымъ путемъ съ Сибирью, черезъ Нижній-Новгородъ и Казань... Я уже провозгласилъ многая лѣта Москвѣ старой,—позвольте теперь сказать многая лѣта Москвѣ обновленной, просвѣщенной, торговой и промышленной. Предлагаю тостъ за будущность Москвы! ура! ура!..“

———

23. Заявленіе Е. В. Богдановича въ публичномъ засѣданіи Комитета «Общества для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ» 29 Января 1875 года.

(«Московскія Вѣдомости» 1875 года № 31).

„Мм. Гг.! Пять лѣтъ назадъ, при публичномъ обсужденіи вопроса „О направленіи Сибирской желѣзной дороги,“ заявленіе мое въ пользу южнаго направленія, которому присвоено мое имя, принято было Обществомъ для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ съ благосклоннымъ вниманіемъ. *) Такое вниманіе Общества къ моимъ посильнымъ трудамъ въ дѣлѣ о Сибирской дорогѣ, а еще болѣе то глубокое, серьезное участіе, съ которымъ Общество постоянно относилось къ этому важному дѣлу, даютъ мнѣ нынѣ смѣлость изложить предъ Вами нѣкоторыя обстоятельства, уясняющія современное положеніе все еще неразрѣшеннаго вопроса о Сибирскомъ рельсовомъ пути.

„Въ прошлую среду здѣсь обсуждалась весьма интересная записка Екатеринбургской городской думы „О направленіи транзитной Сибирско-Уральской желѣзной дороги“. Записка эта, какъ Вы уже знаете, вызвана распространившимися въ средѣ представителей торговли и промышленности Сибири и Пріуральскаго края тревожными слухами о томъ, что осязательно обнаружившаяся нынѣ ошибочность въ начертаніи Уральской Горнозаводской дороги и вытекающая отсюда полная несостоятельность этой дороги для удовлетворенія ея спеціальному назначенію грозятъ сдѣлаться источникомъ полнѣйшаго искаженія въ направленіи другой, гораздо важнѣйшей дороги,—именно транзитной Сибирско-Уральской. Если опасенія Сибиряковъ основательны, то это значитъ, что одну ошибку хотятъ исправить другою, гораздо бо̀льшею, и ищутъ къ ложно начертанному направленію мѣстной горнозаводской дороги насильственно притянуть и пріурочить направленіе громаднаго русскаго пути въ Сибирь.

---

*) Заявленіе это помѣщено въ отдѣлѣ IV настоящей брошюры.

„Подобная мысль или, правильнѣе, затѣя, открыто насилуя самыя простыя основанія здравой желѣзнодорожной политики и стремясь подчинить громадный по своему экономическому значенію магистральный путь одной мѣстной, имѣющей спеціальный характеръ линіи, не можетъ быть оставлена безъ вниманія Обществомъ, которое служитъ интересамъ русской промышленности и торговли.

„Я сдѣлаю попытку, мм. гг., поставить этотъ вопросъ на его истинную почву.

„Позвольте мнѣ начать бѣглыми воспоминаніями о моихъ первыхъ отношеніяхъ къ дѣлу Сибирской дороги. Въ началѣ 1866 года, по распоряженію бывшаго Министра внутреннихъ дѣлъ, статсъ-секретаря П. А. Валуева, я былъ командированъ на Уралъ по случаю свирѣпствовавшаго тамъ голода, съ порученіемъ изыскать, между прочимъ, способы къ устраненію на будущее время затрудненій по продовольствію горнозаводскаго рабочаго населенія. Въ числѣ пострадавшихъ отъ голода мѣстностей находились извѣстныя Луньевскія каменноугольныя копи (заводы гг. Всеволожскихъ). Для снабженія этой мѣстности хлѣбомъ, а равно и для открытія сбыта каменнаго угля на Каму мною прежде всего проектирована была желѣзная дорога отъ Луньевскихъ каменноугольныхъ мѣсторожденій къ Камѣ, по направленію на Соликамскъ. Произведенныя съ этою цѣлію летучія изысканія на разстояніи 80—85 верстъ своевременно представлены были статсъ-секретаремъ Валуевымъ г. Министру финансовъ, отнесшемуся весьма сочувственно къ этому предположенію. Проникнувъ далѣе въ глубину Урала и встрѣчая всюду на заводахъ тотъ же недостатокъ обезпеченія въ средствахъ для прокормленія горнозаводскаго населенія на случай неурожаевъ, я пришелъ къ убѣжденію, что для Урала, также какъ и для Сибири, необходимъ путь въ центръ промышленной Россіи, и что Уралъ не можетъ кормиться сѣверомъ. Ближайшее ознакомленіе съ экономическими средствами Сибири и Уральскаго края, и обильныя по этой части свѣдѣнія, доставлявшіяся мнѣ отъ генералъ-губернатора Западной Сибири, генералъ-адъютанта Хрущова, привели меня на тотъ путь, по

которому годъ спустя Высочайше разрѣшено было мнѣ произвести тщательныя изысканія. Таково происхожденіе такъ-называемаго *южнаго* направленія Сибирской дороги.

„При начертаніи большаго транзитнаго пути изъ Сибири въ Россію, отъ Тюмени на Екатеринбургъ, низовья Камы, Казань и Нижній-Новгородъ, я постоянно признавалъ, что самую капитальную часть этого пути, его первый участокъ, должна составлять дорога, прорѣзывающая Уральскій волокъ и соединяющая въ прямомъ направленіи Сибирскія воды съ Волжско-Камскимъ бассейномъ, Тюмень, какъ конечный пунктъ Обскаго судоходнаго бассейна, съ низовьями Камы (у Николы Березоваго или у Ершовки), какъ пунктомъ, лежащимъ на прямой дорогѣ къ главнѣйшимъ русскимъ рынкамъ: Казани, Нижнему и Москвѣ. Съ этого волока и слѣдовало начать сооруженіе Сибирской дороги. Продолженіе ея до Казани и Нижняго совершилось бы по самой силѣ вещей. А между тѣмъ рельсовый путь отъ крайней Обской пристани, Тюмени, на Екатеринбургъ, къ низовьямъ Камы, устанавливая прочную торговую связь Сибири съ Россіей, въ то же время установилъ бы прочныя, незыблемыя основанія для дальнѣйшаго начертанія сообщеній, необходимыхъ для Сибири и для Пріуральскаго края. Тогда немыслимы были бы фантастическіе проекты, на практикѣ почти не осуществимые, въ родѣ теперешней Уральской горнозаводской линіи. Направляясь сама съ востока на западъ, главная магистральная линія указала бы естественное направленіе для горнозаводскихъ линій, какъ своихъ вѣтвей: на сѣверъ—къ Тагилу и Гороблагодатскому округу, и на югъ—къ заводамъ Златоустовской группы.

„Говорятъ, что желѣзная дорога, изолированная отъ остальной сѣти, будетъ непроизводительна и даже безполезна. Возраженіе это высказываемо было неоднократно противъ мысли о начатіи сооруженія Сибирской дороги съ Уральскаго волока, то есть съ восточнаго конца. Въ абсолютномъ смыслѣ доводъ этотъ, конечно, не лишенъ своего основанія; но онъ теряетъ всякое значеніе въ виду того, что желѣзная дорога, прорѣзывающая Уральскій волокъ, конечно, не осталась бы

долгое время изолированною, и что даже изолированная отъ другихъ рельсовыхъ дорогъ, она все-таки служила бы связывающимъ звеномъ двухъ обширныхъ водяныхъ путей. Если признано было возможнымъ начать постройку Уральской горнозаводской дороги совершенно отдѣльно отъ другой сѣти, то еще съ большимъ основаніемъ можно было бы приступить къ постройкѣ транзитной дороги на Уральскомъ волокѣ.

„Я не буду возобновлять предъ Вами перечисленіе доводовъ въ пользу несомнѣннаго превосходства южнаго Нижегородско-Тюменскаго направленія Сибирской дороги. Вопросъ этотъ съ достаточною ясностью развитъ былъ во время публичныхъ преній какъ въ Обществѣ для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ, такъ и въ Географическомъ Обществѣ. Напомню только, что именно со времени этихъ преній опредѣлились вполнѣ сознательныя симпатіи всего русскаго и сибирскаго купечества къ южному направленію, признаваемому единственно полезнымъ для удовлетворенія всѣмъ требованіямъ торговли и промышленности какъ въ Россіи, такъ и въ Сибири. Съ этого же времени начались и настойчивыя ходатайства за южное направленіе со стороны купечества и биржевыхъ комитетовъ, городскихъ обществъ и земствъ. Самымъ категорическимъ образомъ отстаивали въ своихъ адресахъ соединеніе Сибири съ Нижнимъ-Новгородомъ и Москвой какъ купечество, торгующее на Нижегородской ярмаркѣ, такъ и иногороднее купечество, торгующее на Ирбитской ярмаркѣ. За ними послѣдовало московское купечество, городскія общества Нижняго-Новгорода, Казани, Екатеринбурга и Тюмени, биржевые комитеты Московскій и Казанскій, депутаціи отъ городовъ Восточной и Западной Сибири, отъ Нижегородскаго и Казанскаго земствъ, и пр. Что всѣ эти ходатайства, адресы и заявленія за Южную Сибирскую дорогу не были плодомъ скоропроходящаго увлеченія— это подтверждается неоднократными и настойчивыми возобновленіями прежнихъ ходатайствъ. Въ концѣ 1873 года, по поводу извѣстныхъ предложеній Лессепса, московское купечество, а также и иногороднее купечество Ирбитской ярмарки, обратились къ правительству съ новыми адресами, ходатайствуя опять-таки за Южную

Сибирскую дорогу. Наконецъ въ исходѣ 1874 года, по случаю назначенія Министромъ путей сообщенія генералъ-адъютанта Посьета, нижегородское ярмарочное купечество явилось снова ходатайствовать за скорѣйшее удовлетвореніе настоятельнѣйшихъ нуждъ русской торговли соединеніемъ богатой Сибири съ важнѣйшими русскими рынками въ Нижнемъ и въ Москвѣ. Въ этомъ длинномъ рядѣ ходатайствъ за Южную дорогу сказался авторитетный и вполнѣ компетентный голосъ экономической Россіи, значеніе котораго могутъ отрицать только лица съ предвзятыми взглядами и цѣлями. Лица эти заявляли, напримѣръ, печатно, что адресъ Московскаго купечества подписанъ былъ по преимуществу членами Московскаго мануфактурнаго совѣта, и что члены биржеваго комитета, настоящіе представители купечества, въ адресѣ вовсе не участвовали, между тѣмъ какъ въ дѣйствительности Московскій биржевой комитетъ, не довольствуясь тѣмъ, что общій купеческій адресъ былъ подписанъ многими членами комитета, въ подкрѣпленіе означеннаго адреса отправилъ на имя Министра финансовъ особое заявленіе, вполнѣ свидѣтельствующее объ единогласіи биржеваго комитета съ купечествомъ.

„*Въ самой Сибири ни одинъ еще голосъ не былъ поданъ за сѣверное направленіе дороги*“. Слова эти принадлежатъ бывшему генералъ-губернатору Западной Сибири, генералъ-адъютанту Хрущову, и имѣютъ особенное значеніе въ виду того, что Сибирская дорога не только не можетъ игнорировать интересы Сибири, а напротивъ должна прежде всего имѣть эти интересы въ виду.

„Если въ Шуѣ, Кинешмѣ, Костромѣ и Рыбинскѣ подаются еще голоса за сѣверное направленіе, то голосами этими руководятъ исключительно мѣстные, болѣе или менѣе узкіе интересы, а иногда и просто биржевые разсчеты на поднятіе какихъ-нибудь иваново-кинешемскихъ акцій, не имѣющихъ никакой цѣны, или же на укрѣпленіе цѣны рыбинско-бологовскихъ акцій. Въ погонѣ за подобными благами, защитники сѣверной дороги нисколько не церемонятся даже съ такими крупными экономическими явленіями, какъ Нижегородская ярмарка, которую они готовы ликвидировать во всякое время или же перевести на любую станцію желѣзной

дороги.—„Надо уважать существующія, исторически сложившіяся промышленныя и торговыя связи Россіи съ Сибирью“, говорилъ генералъ Обручевъ, защищая значеніе Нижегородской ярмарки въ вопросѣ Сибирской дороги. „А кто же станетъ отвергать, что эти связи преимущественно сосредоточиваются въ Нижнемъ-Новгородѣ? Господа, эти связи—громадный капиталъ выработанный всею нашею исторіей, всею жизнью нашего народа. Отказаться отъ Нижняго-Новгорода значило бы бросить этотъ капиталъ, потерять даромъ орудіе вѣковой экономической работы. Нельзя обходить Нижній-Новгородъ; такъ или иначе къ нему должна примкнуть дорога“.

„Вамъ извѣстно, мм. гг., что правительственная коммиссія, отправленная въ 1870 году по Высочайшему повелѣнію для изслѣдованія на мѣстѣ вопроса о выгоднѣйшемъ направленіи Сибирско-Уральской дороги, съ необыкновенною ясностью высказала, что двоякая цѣль удовлетворенія нуждамъ горнозаводской промышленности и нуждамъ сибирскаго транзита не можетъ быть достигнута помощью одной и той же дороги. Необходимы двѣ линіи: одна—вдоль Урала для горнозаводскихъ нуждъ, а другая—поперекъ Урала для транзита. Признавъ въ принципѣ, что транзитную дорогу необходимо будетъ вести по кратчайшему направленію къ торговымъ и промышленнымъ центрамъ: Казани, Нижнему и Москвѣ, то-есть по нашему южному направленію, коммиссія въ то же время проектировала для горнозаводской дороги весьма прихотливую, дугообразную линію съ продолженіемъ оной до самой Перми. За этою произвольно начерченною горнозаводскою линіей коммиссія признала первенство въ порядкѣ сооруженія, оставивъ осуществленіе магистральной транзитной линіи заботамъ будущаго.

„Этимъ искаженіемъ естественнаго порядка вещей сдѣлана была величайшая и весьма пагубная ошибка,—ошибка тѣмъ менѣе постижимая, что сама коммиссія не скрывала, что ея горнозаводская дорога, независимо отъ другихъ затрудненій по эксплуатаціи, должна будетъ *вовсе пріостанавливать свое движеніе на три или четыре зимніе мѣсяца*.

„Прямымъ послѣдствіемъ допущенной ошибки было то, что, приступивъ къ сооруженію побочной вѣтви прежде осуществленія главной линіи и даже прежде твердаго установленія ея направленія, постарались придать этой побочной вѣтви видъ самостоятельной линіи. Для этого продолжили дорогу безъ всякой надобности до Перми и искривили ее донельзя, заботливо обходя всѣ заводы, то-есть именно тѣ пункты, для которыхъ предназначалась дорога. Въ окончательномъ результатѣ вышло то, что Уральская горнозаводская дорога оказалась вслѣдствіе физическихъ препятствій почти неосуществимою, и вслѣдствіе нераціональнаго начертанія совершенно несостоятельною для горнозаводскихъ цѣлей. Прошлою осенью, командированный Министромъ внутреннихъ дѣлъ, генералъ-адъютантомъ Тимашевымъ, въ Пермь по дѣлу рѣчной полиціи, я имѣлъ возможность убѣдиться на мѣстѣ, что дорога не удовлетворяетъ даже Пермяковъ. Жалуются, что дорога обходитъ въ болѣе или менѣе далекомъ разстояніи почти всѣ заводы безъ изъятія. Ожиданія благъ отъ снабженія заводовъ каменнымъ углемъ отодвинуты на далекое будущее, а между тѣмъ въ настоящемъ опасаются, что строители, а затѣмъ и сама дорога будутъ истреблять для своихъ нуждъ лѣса, которыми болѣе и болѣе дорожатъ заводовладѣльцы. Имѣются положительныя свѣдѣнія, что на участкѣ отъ Кушвы къ устьямъ Чусовой встрѣчено непреодолимое препятствіе, оставшееся почему-то незамѣченнымъ при изысканіяхъ: это гранитная скала на протяженіи 40 верстъ.

„Чѣмъ же хотятъ поправить дѣло строители горнозаводской дороги?

„Они добиваются измѣнить первоначальное направленіе линіи въ томъ смыслѣ, чтобъ обойдя совсѣмъ Екатеринбургъ, этотъ естественный центръ горнаго дѣла на Уралѣ, направиться по пресловутому сѣверному направленію и сдѣлать такимъ образомъ изъ подчиненной побочной вѣтви—первый участокъ главной Сибирско-уральской линіи. Погоня за дальнѣйшими участками, разумѣется, не замедлитъ. Помощью подобнаго фортеля, надѣются насильственно, въ ущербъ громаднымъ экономическимъ интересамъ страны и единственно для

поправленія неудачной желѣзнодорожной операціи, разрѣшить вопросъ, доселѣ бывшій столь упорнымъ въ своей ненадежности! Неужели же спекулятивныя побужденія такъ легко добьются разрѣшенія въ свою пользу вопроса о направленіи Сибирской дороги,—вопроса, предъ которымъ доселѣ безсильны были самыя настойчивыя ходатайства представителей промышленности и торговли?

«Мнѣ возразятъ, можетъ быть, что, въ виду совершившейся ошибки, необходимо поправить дѣло и что поправить его другимъ путемъ нельзя. Но почему же за ошибку въ начертаніи горнозаводской линіи на Уралѣ должны отвѣчать Сибирь, сибирская торговля и промышленность? Не проще ли и не раціональнѣе ли было бы остановить производство работъ на Уральской линіи, благо работы эти едва еще начаты? Тогда явилась бы полная возможность возстановить искаженныя отношенія между главною магистральною линіей и ея побочною вѣтвью, не подчиняя капитальнаго вопроса о направленіи транзитнаго сибирскаго пути извилинамъ и прихотямъ горнозаводской вѣтви. Необходимо сначала установить окончательно направленіе главной артеріи и разрѣшить осуществленіе. Тогда направленіе и самый характеръ горнозаводской линіи, или, вѣрнѣе, нѣсколькихъ горнозаводскихъ линій опредѣлятся сами собою. Линіи эти надо будетъ строить дешевыя, незатѣйливыя, угольныя. Для подвозки къ заводамъ угля и руды и для доставки металловъ на главную артерію такія линіи будутъ вполнѣ удовлетворительны. А между тѣмъ транзитный путь пойдетъ по прямому направленію къ рынкамъ и не будетъ въ необходимости возить товары угольными дорогами, въ обходъ отъ прямаго направленія на нѣсколько сотъ верстъ. Этимъ способомъ будетъ предотвращено пагубное мотовство общественнаго достоянія на сооруженіе бездоходной, а главное—для торговли совершенно безполезной дороги.

„Такое разрѣшеніе этого искусственно-запутаннаго дѣла, по моему глубокому убѣжденію, было бы единственно разумнымъ.

„Обществу для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ принадлежалъ первый починъ публичнаго всесторонняго обсужденія вопроса о Сибирской желѣз-

ной дорогѣ. Общество всегда живо интересовалось этимъ дѣломъ, такъ сильно связаннымъ съ промышленными и торговыми интересами Сибири и Россіи. Въ виду весьма серьезнаго момента, переживаемаго въ настоящее время этимъ дѣломъ, я позволяю себѣ сдѣлать Обществу предложеніе: не найдетъ ли оно полезнымъ представить, въ силу дарованнаго ему по уставу права, изложенныя выше соображенія на благоусмотрѣніе Правительства". (*Громкія рукоплесканія*).

Резолюціи Комитета: 1) выразить члену Общества Е. В. Богдановичу искреннюю благодарность Комитета за сдѣланное сообщеніе по вопросу, къ которому Общество для содѣйствія торговлѣ и промышленности относится съ полнѣйшимъ сочувствіемъ, какъ къ одному изъ важнѣйшихъ экономическихъ вопросовъ для Россіи въ настоящее время; 2) принять мѣры къ возможно широкому оглашенію этого сообщенія въ печати; и 3) назначить редакціонную коммиссію для составленія изъ выработанныхъ и собранныхъ въ Обществѣ матеріаловъ особаго доклада о Сибирской желѣзной дорогѣ, съ тѣмъ, что докладъ этотъ будетъ доложенъ тому публичному засѣданію, которое будетъ собрано для вывода окончательнаго постановленія Общества о дорогѣ изъ Европейской Россіи въ Сибирь.

---

24. „Сибирское дѣло" передъ судомъ „Общества Содѣйствія" 19 Февраля 1875 года.

Въ газетѣ „Биржа„ (№ 51 отъ 21 февраля 1875 г.) читаемъ:

„Вчера вечеромъ въ публичномъ засѣданіи „Общества для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ", во время преній о Сибирской желѣзной дорогѣ, „южане" одержали еще одну побѣду надъ „сѣверянами". Но нынѣшняя побѣда была рѣшительнѣе предшествовавшихъ, потому что южане оказались безусловно сильнѣе и числомъ защитниковъ, и силою доводовъ. Въ самомъ дѣлѣ, у сѣверянъ только четыре оратора, у южанъ—восемь; за сѣверъ говорили гг. Синцовъ, Латкинъ, за югъ—гг. Богдановичъ, Бушенъ, Венгоковъ,

Полетика и др. Пользуясь отчетомъ нашего стенографа, приводимъ сообщеніе, сдѣланное г. Богдановичемъ.

„На мнѣ лежитъ обязанность принести мою глубокую благодарность Обществу за то лестное вниманіе, съ которымъ оно отнеслось къ моему заявленію, читанному въ засѣданіи 29 января. Исполняя эту обязанность, не могу умолчать, что Общество, поставивъ снова на очередь своего обсужденія вопросъ о Сибирской желѣзной дорогѣ, доказало еще разъ, съ какою чуткостью слѣдитъ оно за всѣми живыми интересами русской промышленности и торговли и какими тѣсными узами связано оно съ этими интересами. Оставляя вопросъ о Сибирской дорогѣ открытымъ въ Обществѣ, Вы, мм. гг., желали болѣе полнаго и всесторонняго выясненія всѣхъ примыкающихъ къ этому вопросу народно-промышленныхъ интересовъ. Въ видахъ такого выясненія, интересующаго насъ всѣхъ, позволяю себѣ еще разъ занять Ваше вниманіе, чтобы войти въ обсужденіе тѣхъ доводовъ, которые прямо или косвенно представлены были противъ моего заявленія, т. е. противъ *южнаго* и въ защиту *сѣвернаго* направленія Сибирской дороги. Послѣ моего заявленія и какъ бы въ отвѣтъ на это заявленіе появились въ печати: статья г. Голубева „по поводу южнаго или сѣвернаго направленія транзитной Сибирской дороги“, помѣщенная въ № 39 „С.-Петербургскихъ Вѣдомостей“, отъ 8 февраля, и записка нѣсколькихъ сѣверянъ „о Сибирской желѣзной дорогѣ“, внесенная въ Комитетъ Общества 12 февраля и напечатанная въ № 46 той же газеты.

«Записка сѣверянъ есть не болѣе, какъ отголосокъ статьи г. Голубева, и сама по себѣ не даетъ никакихъ новыхъ въ пользу сѣвернаго направленія аргументовъ, кромѣ „*вѣковой бѣдности тружениковъ сѣверныхъ губерній*», краснорѣчиво взывающей, по словамъ записки, о необходимости сооруженія сѣверной Сибирской дороги. Позволю себѣ замѣтить, что аргументъ этотъ, ударяющій прямо въ чувствительную и, конечно, весьма почтенную струну благотворительности, упускаетъ изъ виду то простое обстоятельство, что желѣзная дорога не есть благотворительное учрежденіе и не можетъ имъ быть и что желѣзныя дороги нигдѣ еще не стро-

ились съ благотворительною цѣлію. Не бѣдность и безлюдность края создаютъ потребность улучшенныхъ путей и дѣлаютъ ихъ осуществимыми, а напротивъ, богатство края, его многолюдное населеніе и его развитая производительность. Истину эту защитникамъ сѣвернаго направленія слѣдовало бы имѣть въ виду и тѣмъ болѣе, что сами они не скрываютъ того, что путь ихъ пролегаетъ по пустыннымъ мѣстностямъ, столько же бѣднымъ производительностію, какъ и населенностью.

„Гораздо болѣе значенія и авторитета имѣетъ статья г. Голубева, очевидно, близко знакомаго какъ съ теперешнимъ положеніемъ дѣлъ на уральской горнозаводской линіи, такъ и съ окончательными изысканіями по этой линіи и, въ то же время, являющагося какъ бы представителемъ той новой комбинаціи, помощью которой хотятъ поправить ошибку Уральской горнозаводской линіи, пріурочивъ къ ней насильственно часть транзитной Сибирской дороги.

„Въ этомъ послѣднемъ отношеніи статья г. Голубева имѣетъ для насъ особенный интересъ, такъ какъ она разоблачаетъ наконецъ то, что доселѣ составляло предметъ однихъ сбивчивыхъ слуховъ, и даетъ ясное понятіе о затѣваемыхъ въ извѣстномъ кружкѣ измѣненіяхъ относительно направленія, состава и самаго характера Уральской горнозаводской линіи, Высочайше утвержденной уже годъ назадъ. Я признаю, что г. Голубевъ оказалъ серьезную услугу полемикѣ о Сибирской дорогѣ именно тѣмъ, что, вопреки, можетъ быть, собственному желанію, поставилъ вопросъ прямо и сдѣлалъ возможнымъ обсужденіе его на чистоту, по открытымъ даннымъ, безъ тѣхъ потемокъ, которыми доселѣ окружены были позднѣйшія предположенія, намѣренія и домогательства относительно обѣихъ линій—горнозаводской и транзитной.

„Г. Голубевъ, въ своей статьѣ, хочетъ оставаться формальнымъ образомъ на почвѣ горнозаводскихъ интересовъ и въ то же время открыто отрекается отъ горнозаводскаго характера начатой постройкою уральской линіи и домогается уральскую горнозаводскую дорогу превратить въ урало-сибирскій транзитный путь. Для

этого ему нужно перечертить Высочайше утвержденное направленіе уральской линіи въ слѣдующей формѣ: прежде всего онъ добивается присоединенія къ Уральской дорогѣ линію отъ Тюмени черезъ Ирбитъ къ Нижнему-Тагилу; затѣмъ, дальнѣйшій путь отъ Нижняго-Тагила на Пермь ему хочется спрямить и вести его не по Высочайше утвержденному проекту, вверхъ по Уралу до Кушвы съ дугообразнымъ спускомъ внизъ къ Перми, а по старому проекту г. Рашета, прямо поперекъ Урала на Пермь. При такомъ перечерчиваніи Уральской горнозаводской линіи, получается неожиданно поперечная черезъ Уралъ пермско-тюменская, или камско-турская линія, ничего горнозаводскаго и уральскаго неимѣющая и оставляющая совершенно въ сторонѣ и Екатеринбургъ, и Кушву, и Луньевскія копи, для соединенія которыхъ съ пермско-тюменскою линіею потребуются перпендикулярныя къ ней вѣтви. Отъ Луньевской вѣтви, примыкающей, согласно утвержденному проекту, къ самой горнозаводской линіи, г. Голубевъ совершенно отказывается и хочетъ замѣнить ее вѣтвью въ противоположную сторону къ Камѣ. Спрашивается, что̀ есть общаго между линіею г. Голубева и утвержденною для постройки уральскою дорогою? Несомнѣнно, что, при помощи перечерчиваній, также легко было бы перейти отъ Уральской горнозаводской линіи къ Донецкой каменноугольной, какъ и къ сибирской транзитной.

„Если бы г. Голубевъ прямо заявилъ, что опредѣленіе направленія Уральской горнозаводской линіи сдѣлано преждевременно и что, по случаю явившейся, вслѣдствіе какихъ то причинъ, необходимости прекратить работы на этой линіи, полезно было бы установить прежде окончательное направленіе транзитнаго чрезъ Уралъ сибирскаго пути, для того, чтобы сообразно направленію этого пути опредѣлить и направленіе идущей вдоль Урала горнозаводской линіи,—тогда я первый преклонился бы передъ заслугой такой логической постановки вопроса и тогда мы открыто препирались бы о выгодахъ и преимуществахъ сѣвернаго или южнаго направленія большаго сибирскаго пути, не смѣшивая двухъ совершенно различныхъ понятій о транзитной и горнозаводской линіяхъ. Не такъ поступилъ

г. Голубевъ. Выкроивъ себѣ, при помощи приставокъ и стремленій, изъ уральской дороги, начертанной вдоль Урала, совершенно новую линію пермско-тюменскую, идущую уже поперекъ Урала, онъ тѣмъ не менѣе выдаетъ эту линію за линію по преимуществу горнозаводскую. Одно изъ двухъ: или г. Голубевъ, стремясь къ своей цѣли, къ сѣверной транзитной дорогѣ, не хочетъ называть вещи ихъ собственными именами, или же онъ, и въ самомъ дѣлѣ, ищетъ соединить несоединимое, удовлетворить одною и тою же линіею и горнозаводскимъ, и транзитнымъ цѣлямъ. Подобная претензія обнаруживала бы въ авторѣ слишкомъ поверхностное отношеніе къ своей задачѣ. Ему не могло не быть извѣстнымъ, что сама правительственная коммиссія, изслѣдовавшая въ 1870 году на мѣстѣ вопросъ о наивыгоднѣйшемъ направленіи Сибирско-уральской дороги и начертавшая, между прочимъ, проектъ уральской горнозаводской дороги, высказала съ полною ясностію, что двоякая цѣль удовлетворенія нуждамъ горнозаводской промышленности и нуждамъ Сибирскаго транзита, не можетъ быть достигнута помощію одной и той же дороги и что, въ виду этой двоякой цѣли, необходимы двѣ линіи: одна вдоль Урала для горнозаводскихъ нуждъ, а другая поперекъ Урала для транзита. Противъ этой до очевидности ясной мысли никто еще не возражалъ, да и возражать невозможно, такъ какъ всѣмъ извѣстно, что уральская горнозаводская промышленность распредѣляется на Уралѣ параллельно хребту, отъ округа Богословскихъ заводовъ на сѣверѣ до округа Златоустовскихъ заводовъ на югѣ. Понятно поэтому, что гдѣ бы поперечная линія не перерѣзала Уралъ— у Тагила-ли или у Екатеринбурга—она можетъ служить для заводовъ только транзитнымъ путемъ, при условіи проведенія къ нему съ сѣвера и юга перпендикулярныхъ горнозаводскихъ вѣтвей.

„Такимъ образомъ, приписывая своей пермско-тюменской линіи значеніе по преимуществу горнозаводской, г. Голубевъ допускаетъ очевидное искаженіе истины. Его линія будетъ сѣверная транзитная, но не горнозаводская. Если г. Голубевъ упрекаетъ южное направленіе въ томъ, что оно минуетъ заводы Алопаевскіе,

Салдинскіе и Нижне-Тагильскіе, захватываемые Пермско-тюменскою линіею, то я, въ свою очередь, могъ бы сказать, что сѣверное направленіе минетъ тѣ 48 заводовъ, которые расположены по обѣ стороны южной линіи.

„Съ такимъ же точно основаніемъ приписывается Пермско-тюменской линіи каменноугольное значеніе. Натяжка обнаруживается здѣсь еще съ бо́льшею очевидностію, въ виду того, что самъ г. Голубевъ отказывается отъ Луньевской вѣтви и хочетъ замѣнить ее другою вѣтвью къ Камѣ, съ тѣмъ, чтобы вѣтвь эта доставляла уголь изъ копей на Каму, по которой онъ сплавлялся бы помощью притоковъ къ заводамъ и внизъ на Волгу, а изъ Перми могъ бы подвозиться снова по рельсовому пути къ пунктамъ горнозаводской линіи. Въ моемъ заявленіи Обществу отъ 29-го января я упоминалъ уже, что рельсовый путь отъ луньевскихъ каменноугольныхъ копей къ Камѣ по направленію на Соликамскъ мною проектированъ былъ еще въ началѣ 1866 года и что произведенныя тогда же мною предварительныя изысканія своевременно представлены были Министру финансовъ черезъ Министра внутреннихъ дѣлъ. Я и въ то время уже признавалъ, что означенный путь былъ бы наиболѣе цѣлесообразнымъ для открытія сбыта луньевскому углю на Каму и Волгу, а также и для снабженія углемъ заводовъ, доступныхъ водяному пути. Въ настоящее время я могу только радоваться, что къ моей мысли снова возвратились. Но это мнѣ не мѣшаетъ отрицать высказываемую претензію, будто бы луньевская вѣтвь, направленная къ Камѣ, будетъ составлять преимущественную принадлежность сѣвернаго транзитнаго пути. Вѣтвь эта будетъ оказывать одинаковыя услуги и при сѣверномъ, и при южномъ направленіи транзитнаго пути, такъ какъ прямыя отношенія ея будутъ стремиться прежде всего къ горнозаводской линіи.

„Проводя свою линію изъ Тюмени на Ирбить съ тѣмъ, чтобы по другую сторону Урала вести ее по пустыннымъ и безлюднымъ мѣстностямъ вплоть до костромскихъ лѣсовъ, г. Голубевъ не безъ нѣкотораго самодовольствія даетъ понять, что если его линія прино-

ситъ въ жертву интересы громаднаго нижегородскаго торжища, то за то она не оставляетъ въ сторонѣ ирбитскую ярмарку. „Столько же основанія—пишетъ г. Голубевъ—соединять Сибирь съ Россіей, избравъ конечнымъ пунктомъ соединенія Нижній-Новгородъ, потому что тамъ существуетъ первая ярмарка въ Россіи, сколько основанія и миновать Ирбитъ, вторую по оборотамъ ярмарку въ Россіи.

„Я не буду сравнивать передъ вами, мм. гг., обѣ ярмарки и выяснять ихъ различіе. Но укажу только на одно обстоятельство, вѣроятно ускользнувшее отъ вниманія г. Голубева. Когда бывшій генералъ-губернаторъ Западной Сибири, генералъ-адъютантъ Хрущовъ, еще въ 1869 году, обратился къ купечеству, торгующему на ирбитской ярмаркѣ, съ предложеніемъ обсудить наивыгоднѣйшее для интересовъ ярмарки направленіе сибирской дороги, то купечество сдѣлало единогласное постановленіе, по которому *южному* направленію, хотя и оставляющему Ирбитъ въ сторонѣ, отдано было безусловное преимущество передъ другими направленіями, въ томъ числѣ и передъ направленіемъ г. Рашета, захватывавшимъ Ирбитъ. Слѣдовательно, купечество, производящее обороты на ирбитской ярмаркѣ, иначе понимало свои интересы, чѣмъ г. Голубевъ. Оно боялось не тѣхъ нѣсколькихъ десятковъ верстъ, которые отдѣляли ее отъ рельсоваго пути, ведущаго къ рынкамъ казанскому, нижегородскому и московскому, а той тысяча-верстной дороги, которая завезла бы его въ костромскіе лѣса. Что взглядъ купечества ирбитской ярмарки не былъ насилованъ, а былъ дѣломъ внутренняго убѣжденія—доказательствомъ тому служатъ нѣсколько разъ возобновлявшіяся путемъ адресовъ и заявленій ходатайства того же купечества и въ томъ же самомъ смыслѣ.

„Факты эти—или упущены г. Голубевымъ изъ виду, или же они ему совсѣмъ не были извѣстны. Иначе, онъ не говорилъ бы о популярности въ Сибири сѣвернаго направленія, ссылаясь на какія-то справки въ дѣлахъ пермскаго комитета для обсужденія вопроса о сибирской дорогѣ. Позволю себѣ вновь сослаться на слова бывшаго генералъ-губернатора Западной Сибири, гене-

ралъ-адъютанта Хрущова, заявившаго въ письмѣ на имя Министра путей сообщенія, генералъ-адъютанта Посьета, что и въ *самой Сибири ни одинъ еще голосъ не былъ поданъ за сѣверное направленіе дороги*. Въ подтвержденіе этихъ авторитетныхъ словъ я могу привести еще слѣдующій весьма знаменательный фактъ: уже въ 1863 г. Сибирскіе города Тюмень, Кяхта, Иркутскъ и Петропавловскъ, провѣдавъ о проектѣ г. Рашета, ведущемъ дорогу на Ирбитъ, посылали бывшему въ то время генералъ-губернатору Дюгамелю протесты противъ такого направленія. На это я имѣю въ рукахъ подлинные документы. Свѣдѣнія эти, кажется, даютъ ясное понятіе о воображаемой г. Голубевымъ популярности сѣвернаго направленія именно въ Сибири.

„Г. Голубевъ отрицаетъ существованіе техническихъ затрудненій, встрѣченныхъ при осуществленіи уральской горнозаводской линіи, указываетъ на земляныя работы около 3.000 куб. саж. на версту—работы, по его собственному сознанію, „*вообще трудныя и не дешевыя, но совершенно возможныя*“, и смѣется, при этомъ, надъ указаннымъ въ моемъ прежнемъ заявленіи препятствіемъ въ видѣ громадной скалы протяженіемъ почти на 40 верстъ. Я охотно взялъ бы назадъ свои слова относительно техническихъ затрудненій, если бы г. Голубевъ объяснилъ намъ, какими мотивами возбуждены были предположенія объ измѣненіи направленія, техническихъ условій и самаго устава уральской горнозаводской линіи. Объ этихъ предположеніяхъ до послѣдняго времени были только слухи, но теперь въ „Правительственномъ Вѣстникѣ“ и въ другихъ газетахъ напечатано уже объявленіе правленія Уральской горнозаводской дороги о созваніи на 12-е марта общаго собранія акціонеровъ для обсужденія помянутыхъ предположеній на счетъ измѣненія направленія дороги, техническихъ условій ея и устава общества. Цѣлый годъ уже прошелъ, какъ утверждена правительствомъ Уральская дорога и учреждено ея общество; другія дороги, одновременно съ ней утвержденныя, давно уже строются, а на этой—едва начатыя работы остановлены и возбужденъ вопросъ о перемѣнахъ въ направленіи, техническихъ условіяхъ и проч. Почему же это? Какіе

мотивы побудили Министерство путей сообщенія согласиться на остановку работъ и на передѣлку высочайше утвержденнаго направленія дороги? Этого г. Голубевъ не объясняетъ въ своей статьѣ. За то онъ пускается въ длинныя объясненія того непостижимаго для меня факта, что „южное направленіе, слѣдуя на Екатеринбургъ, Красноуфимскъ и Сарапуль, хотя и проходитъ по мѣстностямъ дѣйствительно производительнымъ и населеннымъ“ (собственныя слова г. Голубева), по тѣмъ не менѣе дорога, проведенная по этому направленію, все-таки „будетъ постояннымъ, тяжелымъ бременемъ государству, потребуетъ вѣчныхъ приплатъ правительственной гарантіи и вообще будетъ вопросомъ роскоши, а не насущной потребности“. Наоборотъ же, сѣверная дорога, прорѣзывая мѣстности *„лѣсныя и необработанныя“*, малолюдныя и бѣдныя, не потребуетъ ни приплатъ правительственной гарантіи, ни жертвъ отъ государственнаго казначейства, а, напротивъ, будетъ кормить рѣдкое, но голодное населеніе, будетъ платить за него недоимки и проч. и проч.

„Въ этихъ выводахъ защитники сѣвернаго направленія полагаютъ всю силу своей экономической логики. О филантропическихъ и благотворительныхъ порывахъ, овладѣвающихъ нашими „сѣверянами“ всякій разъ, когда заходитъ рѣчь о Сибирской дорогѣ, я высказался уже выше. Было бы безуміемъ затрачивать сотню милліоновъ на сооруженіе желѣзной дороги въ виду слабаго, бѣднаго и непроизводительнаго населенія, которому нечего возить по дорогѣ, не для чего ѣздить по ней и на глазахъ у котораго она не замедлитъ порости травою. Только въ этомъ послѣднемъ предположеніи и можно согласиться съ защитниками сѣвернаго направленія, утверждающими, что дорога скоро перестанетъ быть бременемъ для государственнаго казначейства!

„Нуждающемуся, бѣдному и непроизводительному сѣверу нужны дороги на югъ, къ многолюднымъ и промышленно развитымъ мѣстностямъ; тамъ онъ найдетъ для себя и хлѣбъ, и трудъ, и знаніе, найдетъ также и сбытъ для своихъ сѣверныхъ продуктовъ; ничего этого не дастъ ему Сибирь, также мало заинте-

ресованная въ сближеніи съ нашимъ бѣднымъ сѣверомъ, какъ и самъ сѣверъ можетъ интересоваться сближеніемъ съ Сибирью. Они другъ друга ни экономически, ни общественно не пополняютъ и потому между ними не можетъ существовать взаимнаго стремленія къ сближенію, какое, несомнѣнно, существуетъ между Сибирью и центральною Россіею.

„Чтобы достигнуть насильственнаго сближенія Сибири съ сѣверомъ, вопреки взаимной ихъ отчужденности и въ ущербъ естественному стремленію Сибири къ развитымъ и богатымъ рынкамъ Россіи, г. Голубевъ и его единомышленники не хотятъ голосованія вопроса о сѣверномъ и южномъ направленіи—голосованія, очевидно, для нихъ безнадежнаго, въ виду безчисленныхъ и самыхъ категорическихъ заявленій промышленной, торговой и вообще экономической Россіи въ пользу южнаго направленія. Г. Голубевъ предпочитаетъ голосованію „*добросовѣстный разборъ фактовъ*", образецъ котораго онъ и представилъ въ своей статьѣ. Голосованіе въ экономическихъ вопросахъ, конечно, есть вѣрнѣйшій путь для узнанія дѣйствительныхъ потребностей края. Въ вопросѣ о Сибирской дорогѣ голосованіе совершилось само собою, безъ вызова, и дало дѣйствительные результаты въ пользу южнаго направленія, въ пользу Екатеринбурга, Казани, Нижняго и Москвы. Вамъ хорошо извѣстенъ длинный перечень ходатайствъ, адресовъ и заявленій, въ которыхъ высказались совершенно опредѣленныя и сознательныя симпатіи русскаго и сибирскаго купечества, городскихъ обществъ, земствъ и биржевыхъ комитетовъ къ южному направленію, признаваемому единственно полезнымъ для удовлетворенія всѣмъ требованіямъ промышленности и торговли въ Россіи и Сибири. Мнѣ пріятно, мм. гг., выразить по этому случаю мое искреннее убѣжденіе, что полноправный и авторитетный голосъ экономической Россіи найдетъ всюду должную оцѣнку и прежде всего въ средѣ Общества для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ".

---

25. Рѣчь Е. В. Богдановича, сказанная 2-го Апрѣля 1875 года въ публичномъ общемъ собраніи „Общества для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ“.

Мм. гг.! О сибирской желѣзной дорогѣ было столько говорено, писано, печатано, телеграфировано и оффиціально заявлено, что только самое завзятое пристрастіе, или же самое неизлечимое равнодушіе могутъ еще не выяснить себѣ настоящаго положенія дѣла.

Многіе годы уже, сибирская дорога составляетъ предметъ живѣйшаго интереса для всего русскаго общества. Какъ въ центрѣ Россіи, такъ и на ея отдаленныхъ окраинахъ созрѣло убѣжденіе въ неотлагательной необходимости рельсоваго пути, который тѣснѣйшими экономическими узами связалъ бы Сибирь съ центральною Россіею, съ Москвою и ея фабричною промышленностью, съ Нижнимъ-Новгородомъ и его обширнѣйшимъ всероссійскимъ торжищемъ.

Соединеніе Сибири съ Москвою посредствомъ желѣзной дороги составляетъ неотложную необходимость для всей внутренней торговли Имперіи, равно какъ и для торговыхъ сношеній нашихъ съ Китаемъ и средне азіатскими государствами. Громадность Русской Имперіи указываетъ на необходимость центральнаго рынка, въ видѣ ли всероссійской биржи, или въ видѣ складочнаго средоточія нашей внутренней торговли. Эта биржа, это складочное средоточіе есть Нижегородская ярмарка, которую, по одному уже этому, не можетъ и не долженъ обходить сибирскій транзитный путь.

Желанія торгово-промышленнаго сословія, повидимому, близки къ осуществленію. Сибирская дорога, какъ говорятъ, наконецъ, внесена въ сѣть предположенныхъ къ постройкѣ дорогъ.

Но предстоитъ теперь рѣшить самый капитальный вопросъ о направленіи сибирскаго рельсоваго пути: предстоитъ сдѣлать выборъ между южнымъ и сѣвернымъ направленіями.

Южное направленіе ведетъ путь отъ конечнаго пункта сибирскихъ водъ—Тюмени—на Екатеринбургъ, какъ центръ уральскихъ горнозаводскихъ интересовъ и

далѣе къ рынкамъ Казани, Нижняго-Новгорода и Москвы. По сѣверному же направленію дорога предполагается изъ Тюмени на Нижній-Тагилъ, Пермь, Вятку и оттуда на Ветлугу, Кострому, Рыбинскъ и Петербургъ, или же на Вологду, Тихвинъ и Петербургъ.

Полтораста лѣтъ уже назадъ, великій, знатокъ русскихъ интересовъ, Петръ Великій, указалъ на коммерческую важность Макарьевской ярмарки, нынѣ нижегородской, и воля ваша, мм. гг., никакая сѣверная депутація не убѣдитъ меня, что Петръ Великій ошибался и что надо исправить и передѣлать его предначертанія. Петръ Великій построилъ Петербургъ съ тѣмъ, чтобы вдвинуть Россію въ Европу, а не для того, чтобы насиловать естественный ходъ русской торговли.

Сѣверная линія, насильственно направляющая сибирскіе транзитные товары въ Петербургъ, запретъ этимъ товарамъ путь какъ внутрь Россіи, такъ и къ остальнымъ портамъ Балтики и Чернаго моря. Въ Москвѣ этого принужденія, этого насилованія не будетъ. Прежде всего надо постановить опредѣлительно, гдѣ центръ внутренней нашей торговли: въ Петербургѣ, или въ Москвѣ? Гдѣ Сибирь: въ Перми, или далѣе? И Пермь, и Ирбитъ, и даже верхній Уралъ, по отношенію къ сибирской транзитной дорогѣ, вовсе не имѣютъ того значенія, чтобы имъ исключительно предоставлено было разрѣшить капитальный вопросъ о направленіи этой транзитной дороги. Уралъ нуждается въ сѣти мелкихъ желѣзно-конныхъ дорогъ, упирающихся въ горнозаводскую паровую линію, идущую вдоль Урала, которая, въ свою очередь, должна примыкать къ магистральной транзитной линіи, прорѣзывающей Уралъ поперегъ, и я изъ первыхъ заявилъ о пользѣ вѣтви изъ Екатеринбурга въ Кушву,—вѣтви, нынѣ правительствомъ разрѣшенной и уже строющейся. Большое значеніе въ настоящемъ дѣлѣ получаютъ и отзывы судей-экспертовъ, извѣстныхъ своими познаніями и правдивостью. Имена Гельмерсена, Казнакова, Соболевскаго и Меллера ручаются за добросовѣстность ихъ изслѣдованій. Къ чему же привели изслѣдованія правительственной коммиссіи, въ которой эти лица находились?—Коммиссія заявила, что „выгоднѣйшую связь Сибири съ Россіею представило

бы кратчайшее направленіе дороги къ торговымъ и промышленнымъ центрамъ, составляющимъ изстари основныя торговыя отношенія къ Сибири. Такими центрами представляется Казань по значенію ея фабричной промышленности, Нижній-Новгородъ по вліянію его ярмарки и Москва, какъ сосредоточіе мануфактурной дѣятельности". Коммиссія опредѣлила затѣмъ неизбѣжное различіе между дорогой горнозаводской, или собственно уральской и транзитной или сибирской, причемъ ею выражено сомнѣніе въ возможности эксплоатаціи сѣверной линіи въ гористой мѣстности Урала въ теченіе круглаго года. Коммиссія полагаетъ, что уральская линія должна будетъ даже вовсе пріостановить свое движеніе на три или четыре зимніе мѣсяца. Итакъ, сѣверные рачители сибирской дороги предлагаютъ на Петербургъ желѣзный путь, бездѣйствующій треть года!..

Какая заманчивая будущность для пассажировъ и товароотправителей сибирской дороги по сѣверному направленію: три мѣсяца прозябнуть въ сѣверномъ Уралѣ, нѣсколько дней проголодать въ Ветлугѣ, для исправленія поврежденій остановиться подъ Костромой и телеграфировать въ Кинешму, что поѣздъ запоздалъ только на четыре мѣсяца!...

Южное направленіе удовлетворяетъ экономическимъ интересамъ всей Россіи, тогда какъ сѣверное имѣетъ въ виду исключительно интересы трехъ или четырехъ сѣверныхъ губерній, слабо населенныхъ и лишенныхъ почти всякаго промышленнаго развитія. За южное направленіе высказались вполнѣ опредѣленныя и сознательныя симпатіи русскаго и сибирскаго купечества, городскихъ обществъ, земствъ и биржевыхъ комитетовъ; за сѣверное же направленіе подаются голоса только въ непосредственно заинтересованныхъ сѣверною дорогою пунктахъ и голосами этими руководятъ исключительно мѣстные, болѣе или менѣе узкіе интересы.

Прежній оберегатель интересовъ Западной Сибири, только нѣсколько недѣль назадъ сошедшій съ административнаго поприща, генералъ-адъютантъ Хрущовъ не разъ заявлялъ, что въ Сибири ни одинъ голосъ не былъ поданъ за сѣверное направленіе. Южная, т. е. Нижегородско-Тюменская дорога отвѣчаетъ дѣйствительнымъ,

существующимъ уже и притомъ весьма настойчивымъ экономическимъ нуждамъ, между тѣмъ какъ сѣверная дорога имѣетъ въ виду только будущія, еще не существующія потребности.

Отъ выбора направленія для сибирской дороги вполнѣ будетъ зависѣть ея экономическое значеніе, т. е. сумма услугъ, оказываемыхъ ею экономическому преуспѣянію Россіи, совмѣстно съ Сибирью. Вмѣстѣ съ тѣмъ, отъ выбора направленія будетъ зависѣть—должна ли сибирская дорога занять видное мѣсто между нашими, наиболѣе производительными и полезными рельсовыми путями, или же она должна будетъ увеличить собою и безъ того значительное уже число нашихъ бездоходныхъ и непроизводительныхъ дорогъ, составляющихъ тяжелое бремя для государственной казны и раззорительное имущество для акціонеровъ.

Извините, мм. гг., что я утомляю ваше вниманіе, но вопросъ, насъ собравшій, такъ важенъ, что лучше сказать лишнее слово, чѣмъ не высказаться. Позвольте мнѣ хоть вкратцѣ резюмировать мои убѣжденія по настоящему дѣлу. Я стою за южную линію по слѣдующимъ причинамъ:

1) Потому, что параллельно съ нею протекаетъ Волга; какъ путь исключительный, Волга не можетъ удовлетворять нуждамъ торговаго движенія; какъ путь вспомогательный — Волга и ея притоки драгоцѣнны для оживленія мѣстной промышленности, для воспособленія дѣятельности населеній всегда къ рѣкамъ стекающихся. Главный доводъ, взводимый противъ южной линіи, образуетъ одинъ изъ главныхъ доводовъ въ ея пользу;

2) Потому, что вмѣсто того, чтобъ изобрѣтать новую русскую географію и новую русскую коммерцію, южная линія увѣковѣчиваетъ выгоды географіи существующей и упрочиваетъ торговлю, самою народною жизнью издревле установленную

и 3) Потому, что она открываетъ нашей забытой Сибири прямой доступъ не въ лѣса, дебри и пустыни, а въ мѣста живыя, работящія, привольныя, богатыя своею промышленною и умственною культурою, образующія самую сердцевину нашей отечественной жизни

и нашего русско-гражданскаго развитія („С.-Петербургскія Вѣдомости“, 1875 года, № 92).

---

26) Передовая статья „С.-Петербургскихъ Вѣдомостей“ отъ 3 Апрѣля 1875 года, № 93.

Послѣднее засѣданіе Комитета „Общества для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ“ поставило на очередь къ обсужденію одинъ изъ тѣхъ вопросовъ, которые должны заслуживать серьезнаго вниманія нашего торгово-промышленнаго міра. Мы говоримъ о докладѣ Н. В. Сѣверцева, принявшаго на себя задачу выяснить хозяйственныя условія и будущее значеніе различныхъ проектовъ проведенія желѣзной дороги изъ европейской части Россіи въ ея средне-азіатскія владѣнія. Докладъ вызвалъ предъявленіе нѣкоторыхъ интересныхъ документовъ, затѣмъ последовали пренія, во время которыхъ А. Б. фонъ-Бушенъ и нѣкоторые другіе ораторы высказали рядъ соображеній, оказывающихся весьма важными для правильной постановки вопроса къ дальнѣйшему обсужденію.

Докладчикъ, Н. В. Сѣверцевъ, изучившій туркестанскій край въ естественно-историческомъ отношеніи, началъ свой докладъ съ историческаго взгляда на попытки организовать улучшенныя средства сообщенія европейской Россіи съ средне-азіатскою. Референтъ упомянулъ, между прочимъ, объ извѣстномъ, въ свое время надѣлавшемъ большаго шума въ газетахъ, проектѣ Лессепса, и тутъ же, въ нѣсколькихъ словахъ, произнесъ надлежащую оцѣнку несбыточной мысли г. Барановскаго, предлагающаго вести путь изъ Саратова въ Индію. Г. Лессепсъ, выбравшій сначала Оренбургъ за начальный пунктъ своего пути въ Азію, вскорѣ убѣдился въ своей ошибкѣ и существенно измѣнилъ свой проектъ, остановившись на мысли сдѣлать Екатеринбургъ средоточіемъ двухъ большихъ дорогъ: европейско-китайской (по южно-сибирской линіи) и европейско-индійской (черезъ Троицкъ, Ташкентъ и далѣе). *Ту же мысль, какъ извѣстно, проводилъ полковникъ Е. В. Богдановичъ гораздо ранѣе, въ своей брошюрѣ, изданной еще*

въ 1866 году. Съ другой стороны, генералъ-маіоръ К. С. Безносиковъ, производившій, по порученію правительства, изысканія для средне-азіатской дороги сначала по оренбургскому направленію, а затѣмъ по троицкому, пришелъ къ убѣжденію о рѣшительномъ преимуществѣ троицкой линіи.

Докладчикъ, съ своей стороны, не отрицаетъ, что проведеніе рельсоваго пути отъ Троицка къ Ташкенту представляетъ существенныя выгоды въ строительномъ отношеніи, но съ тѣмъ вмѣстѣ высказываетъ, что въ дѣлѣ сооруженія средне-азіатской дороги наиболѣе выгоднымъ рельсовымъ путемъ слѣдуетъ считать не ту линію, которая представляется наиболѣе удобною и выгодною въ отношеніи постройки. Затѣмъ, г. Сѣверцевъ круто переходитъ къ очерку экономическаго значенія оренбургскаго направленія и доказываетъ, будто линія отъ Оренбурга заслуживаетъ полнѣйшаго предпочтенія передъ путемъ Екатеринбургъ-Троицкъ-Ташкентъ. Неудобство водоснабженія, по убѣжденію докладчика, не представляется достаточно важнымъ аргументомъ противъ оренбургской линіи: правда, каракумскіе колодцы мелки, но ихъ очень много; воду, можетъ быть, удалось бы собрать въ резервуары помощью дренажныхъ трубъ; совершенно безводныхъ участковъ, представляющихъ значительное протяженіе, почти не имѣется; во всякомъ случаѣ, какъ думаетъ г. Сѣверцевъ, устройство водоснабженія по этой линіи не представляетъ непреодолимыхъ препятствій. Обращаясь къ предполагаемому грузовому движенію, докладчикъ, на основаніи данныхъ весьма сомнительнаго достоинства, пытается доказать, что оренбургская линія, а съ другой стороны троицкая, имѣютъ одну и ту же участь встрѣтить крайній недостатокъ въ товарахъ, подлежащихъ перевозкѣ; такимъ образомъ обѣ линіи, въ теченіе многихъ первыхъ лѣтъ эксплоатаціи, вызвали бы значительные расходы по уплатѣ гарантіи.

Выводъ такого заключенія потребовался оратору для защиты оренбургскаго проекта съ двухъ точекъ зрѣнія. Прежде всего онъ высказалъ, что, при одинаковомъ (?) недостаткѣ грузовъ, а слѣдовательно и при одной и той же приплатѣ гарантіи, полнѣйшаго преимущества

заслуживаетъ линія болѣе короткая, слѣдовательно оренбургская. Съ тѣмъ вмѣстѣ послѣдняя линія, какъ болѣе прямая, представляетъ и то существенное удобство, что перевозимые по ней товары будутъ оплачивать меньшій (?) фрахтъ,—обстоятельство, благотворное вліяніе котораго и на промышленность, и на торговлю не замедлитъ обнаружиться. Понятно (говорилъ далѣе г. Сѣверцевъ), что изъ двухъ бездоходныхъ въ первое время путей, наибольшаго вниманія должна заслуживать линія, имѣющая лучшую будущность. Въ этомъ смыслѣ, по убѣжденію докладчика, рѣшительное преимущество принадлежитъ одному изъ варіантовъ оренбургскаго направленія. Разбирая отдѣльные участки конкуррирующихъ линій, докладчикъ старается всѣми силами доказать, что путь отъ Троицка проходитъ мѣстностью, не имѣющею никакихъ данныхъ для большаго развитія своихъ производительныхъ силъ, а потому на значительные попутные грузы даже и въ будущемъ здѣсь нельзя разсчитывать. Совершенно въ иныхъ условіяхъ находится оренбургская линія и вотъ по какимъ причинамъ.

Населеніе средне-азіатскихъ земель, о торговлѣ съ которыми можно только мечтать въ будущемъ, находилось до послѣднихъ лѣтъ въ особенно неблагопріятномъ положеніи. Русскіе товары не могли тамъ имѣть значительнаго сбыта по многимъ причинамъ, главнѣйше политическимъ; въ настоящее же время неблагопріятное вліяніе этихъ причинъ значительно слабѣетъ и средне-азіатскіе рынки могутъ открыться для выгоднаго намъ обмѣна товаровъ, если съ нашей стороны будутъ осуществлены соотвѣтствующія мѣропріятія. Сюда, между прочимъ, относится проложеніе наиболѣе короткой, а слѣдовательно и наиболѣе дешевой рельсовой линіи изъ европейской части Россіи въ средне-азіатскую. Затѣмъ необходимо обратить самое серьезное вниманіе на низовья Сыръ-Дарьи. Вся будущность ташкентскаго края, вся его культура, промышленность и развитіе находятся, по убѣжденію докладчика, въ самой тѣсной зависимости отъ организаціи возможно широкаго орошенія страны. Тамъ, гдѣ это орошеніе уже достигло своего возможнаго предѣла, нельзя разсчитывать ни на

приливъ населенія, ни на расширеніе промышленности; напротивъ того, мѣстности, орошеніе которыхъ можетъ быть усилено и улучшено, имѣютъ всѣ данныя обратиться въ страны болѣе производительныя и богатыя. Къ районамъ, лишеннымъ лучшаго будущаго, докладчикъ относитъ окрестности южнаго, весьма длиннаго, участка троицкаго тракта; оренбургская же линія, во всей своей части, прилегающей къ Ташкенту, имѣетъ всѣ условія къ полученію громадныхъ грузовъ, еслибъ осуществилось правильное орошеніе района, смежнаго съ Сыръ-Дарьею. Культура страны и будущность рельсовыхъ сообщеній выиграли бы еще болѣе, еслибъ, съ проведеніемъ оренбурго-ташкентской линіи, была проложена побочная вѣтвь къ р. Аму.

Мы изложили довольно подробно сущность доклада г. Сѣверцева, такъ какъ въ его рефератѣ мы находимъ весьма остроумную попытку поддержать оренбургскій проектъ новыми соображеніями, построенными, повидимому, на прочной подкладкѣ. Тѣмъ не менѣе, попытку эту едва ли можно считать достигшею своей цѣли. Пренія, вызванныя докладомъ, также показываютъ несостоятельность и неполноту соображеній, на основаніи которыхъ почтенный референтъ основываетъ свою защиту оренбургскаго направленія.

Первымъ изъ оппонентовъ выступилъ Н. А. Шавровъ, доказавшій фактами, что историческая часть доклада и многія другія его стороны не только не полны, но и грѣшатъ противъ истины. Другой ораторъ, К. П. Мейбаумъ, долго работавшій надъ этимъ вопросомъ въ особой коммиссіи при „Обществѣ для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ“, привелъ рядъ доводовъ за необходимость избрать начальнымъ пунктомъ дороги Екатеринбургъ и, затѣмъ, вести линію черезъ Троицкъ къ Ташкенту. Еще болѣе убѣдительными вышли двѣ большія рѣчи, сказанныя за Троицкъ А. Б. фонъ-Бушеномъ, изучавшимъ это дѣло во время своихъ продолжительныхъ работъ въ правительственной коммиссіи по средне-азіатской дорогѣ.

Г. Бушенъ началъ съ того, что прямолинейное проложеніе большихъ желѣзнодорожныхъ линій можетъ быть оправдываемо, съ хозяйственной точки зрѣнія, лишь

при томъ условіи, когда дорога упирается своими оконечностями въ особенно крупные центры населенія производительности и торговли, вполнѣ обезпечивающіе дорогу пассажирскимъ и товарнымъ движеніемъ. Къ такого рода путямъ можно отнести, напримѣръ, Николаевскую дорогу, соединяющую двѣ столицы государства. Линія средне-азіатская, напротивъ того, не представляетъ условій, вызывающихъ необходимость ея прямолинейнаго проложенія, а потому, для увеличенія доходности ея эксплоатаціи, выгоднѣе вести путь, допуская необходимые зигзаги, лишь бы соединить рельсами пункты, наиболѣе важные въ торгово-промышленномъ отношеніи. Въ этомъ смыслѣ троицкое направленіе гораздо болѣе обезпечено попутными грузами, а слѣдовательно несравненно выгоднѣе оренбургскаго, въ особенности, если принять въ соображеніе приводимую самимъ докладчикомъ относительную выгодность постройки. Легче разсчитывать на развитіе производительности тамъ, гдѣ уже имѣются несомнѣнные задатки (говорилъ г. Бушенъ), а потому указываемая докладчикомъ перспектива лучшей будущности оренбургской линіи, сравнительно съ троицкою, подлежитъ сильному сомнѣнію. Нельзя забывать, что даже и въ настоящее время уральское желѣзо и сталь находятъ себѣ сбытъ въ Средней Азіи, а потому можно быть вполнѣ увѣреннымъ, что проложеніе рельсовъ отъ Екатеринбурга черезъ Троицкъ къ Ташкенту окажетъ самое благопріятное вліяніе на развитіе этой отрасли нашей торговли. Слѣдуетъ также имѣть въ виду, что даже теперь, когда отъ Нижняго Новгорода еще не выстроена дорога къ Сибири, многіе русскіе товары идутъ въ среднюю Азію черезъ Ирбитскую ярмарку и затѣмъ слѣдуютъ по пути, соотвѣтствующему троицкому направленію. Правда, нѣкоторые товары плывутъ отъ Нижняго до Самары и оттуда идутъ въ Оренбургъ и далѣе, но это обстоятельство находитъ себѣ объясненіе въ томъ, что рельсовый путь кончается въ Нижнемъ. Мечтать, вмѣстѣ съ г. Сѣверцевымъ, о будущей колонизаціи нашихъ средне-азіатскихъ владѣній изъ Оренбурга значило бы отрицать исторію, показывающую, что естественный ходъ такой колонизаціи шелъ не со стороны Оренбурга, а изъ Си-

бири. Хозяйственное значеніе троицкаго рельсоваго тракта усиливается еще и тѣмъ, что дорога проходитъ мѣстностью населенною и притомъ такою, гдѣ обнаружено несомнѣнное присутствіе каменнаго угля. Разобравъ географическое, естественное и экономическое положеніе отдѣльныхъ участковъ, составляющихъ троицкій, а съ другой стороны оренбургскій трактъ, ораторъ еще разъ доказалъ, что лучшее будущее принадлежитъ троицкому направленію, которое вошло бы, въ Екатеринбургѣ, въ непосредственную связь съ утвержденною сибирскою желѣзною дорогою. Наконецъ, г. Бушенъ фактически убѣдилъ слушателей, что теоретическая прямолинейность оренбургскаго пути вовсе не обусловливаетъ большей дешевизны фрахта для перевозки товаровъ изъ Россіи въ Среднюю Азію и обратно: ошибка г. Сѣверцева заключается въ томъ, что онъ для своихъ разсчетовъ беретъ Москву, а не тѣ пункты, гдѣ издавна группируется русскій товаръ, идущій, впослѣдствіи, въ среднюю Азію. Такими именно пунктами слѣдуетъ считать Нижегородскую ярмарку и шуйскій мануфактурный округъ; путь же къ Ташкенту отъ Нижняго и Шуи черезъ Оренбургъ былъ бы менѣе выгоденъ, чѣмъ путь къ Ташкенту же черезъ Троицкъ. Въ пользу троицкаго же направленія высказался и слѣдовавшій затѣмъ ораторъ, А. Я. Софроновъ.

---

27. Слухи о разсмотрѣніи дѣла Сибирской дороги въ Комитетѣ Министровъ 6 Мая 1875 года.

Въ № 126 «Голоса», за 1875 годъ отъ 8 мая, читаемъ:

„Въ городѣ распространился слухъ, перешедшій уже въ печать, что вчерашнее засѣданіе Комитета Министровъ завершило вопросъ о направленіи сибирской желѣзной дороги весьма знаменательнымъ рѣшеніемъ, которое — мы убѣждены — будетъ имѣть самый благопріятный отголосокъ въ цѣлой Россіи. Говорятъ, значительнымъ большинствомъ голосовъ (20-ю противъ 4-хъ), утверждено *южное* направленіе, идущее отъ Тюмени на Екатеринбургъ, черезъ Каму у Николы-

Березоваго, къ Казани и Нижнему-Новгороду. Вся Россія ожидала, что рѣшеніе вопроса о направленіи этого важнѣйшаго русскаго рельсоваго пути будетъ сдѣлано въ смыслѣ полнаго удовлетворенія тѣхъ громадныхъ экономическихъ интересовъ, которые связаны съ этимъ путемъ и за которые, въ теченіи многихъ годовъ, ходатайствовали торгово-промышленное сословіе, городскія общества, земства, биржевые и ярмарочные комитеты. Не сомнѣваемся, поэтому, что настоящая новость облетитъ радостною вѣстью по всей Россіи и проникнетъ въ отдаленнѣйшіе пункты Сибири, гдѣ правильное пониманіе истинныхъ экономическихъ интересовъ сказалось въ настоятельныхъ ходатайствахъ за южную сибирскую дорогу, за связь Сибири съ центромъ Россіи, Москвою, Нижнимъ и Казанью. Ходатайства свои Сибирь не оставляла до послѣдней минуты. Намъ телеграфируютъ изъ Иркутска и изъ Камышлова, что, наканунѣ разрѣшенія этого важнаго вопроса въ Петербургѣ, городскія общества названныхъ городовъ, въ экстренныхъ собраніяхъ, уполномочили своихъ городскихъ головъ ходатайствовать телеграммами на имя министровъ финансовъ и путей сообщенія за южную дорогу. Сибирь, очевидно, слѣдила съ глубокимъ вниманіемъ за ходомъ дѣла, отъ котораго такъ много будетъ зависѣть дальнѣйшее развитіе и преуспѣяніе этого богатаго, но до сихъ поръ разобщеннаго края.“

---

28. Газетные отзывы о докладѣ Е. В. Богдановича на Международномъ Географическомъ Конгрессѣ въ Парижѣ, 6 Августа 1875 года.

Парижскій корреспондентъ «Голоса», отъ 7 августа 1875 года, сообщалъ нижеслѣдующее по поводу доклада, сдѣланнаго Е. В. Богдановичемъ и помѣщеннаго (въ переводѣ) въ V отдѣлѣ настоящей брошюры («Голосъ» 1875 г. № 216):

«Во вчерашнемъ собраніи состоялся докладъ полковника Е. В. Богдановича, представителя отъ «Общества содѣйствія русской промышленности и торговлѣ», который поставилъ себѣ задачей выяснить конгрессу,

что изъ всѣхъ существующихъ проектовъ желѣзнодорожнаго сообщенія Европы съ рынками Китая и Индіи, наиболѣе удовлетворяетъ международнымъ торговымъ видамъ русско-китайскій путь. Словомъ, полковникъ Богдановичъ, извѣстный защитникъ южно-сибирской линіи, взялъ на себя обязанность доказать, что международнымъ интересамъ, въ сказанномъ отношеніи, всего ближе отвѣчаетъ осуществленіе пути отъ Нижняго, черезъ Казань и Екатеринбургъ, до Тюмени, съ дальнѣйшимъ продолженіемъ этой линіи, въ будущемъ, черезъ Омскъ и Иркутскъ, до Пекина и съ постройкой вѣтви ея отъ Екатеринбурга, черезъ Троицкъ, по долинѣ Сары-Су, къ Ташкенту, на встрѣчу рельсамъ отъ Пешавера. Цѣль референта была вполнѣ достигнута, и какъ вступительная рѣчь, такъ и самый докладъ, вызвали громкія, единодушныя рукоплесканія всего собранія и нѣсколько сообщеній, какъ нельзя болѣе засвидѣтельствовавшихъ, что основная мысль докладчика нашла себѣ полное сочувствіе въ средѣ международнаго собранія извѣстнѣйшихъ географовъ и представителей политической экономіи и статистики. Ученые вполнѣ оцѣнили справедливость доводовъ русскаго докладчика, высказавшаго и доказавшаго мысль, что Европѣ, равно какъ и Азіи, нуждающимся во взаимномъ соединеніи желѣзною дорогой, всего выгоднѣе осуществленіе того проекта, при которомъ, съ одной стороны, вся русско-китайская линія, черезъ Москву, Нижній-Новгородъ, Казань и Тюмень, до границъ съ Небесной Имперіей, сдѣлается неразрывною частью великаго международнаго *европейско-китайскаго* сообщенія, а съ другой—линія отъ Екатеринбурга, на Троицкъ, къ Ташкенту, сдѣлавшись частью сообщенія *европейско-индійскаго*, потянетъ по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ, на весьма значительномъ протяженіи, грузы изъ Европы въ Индію и обратно. Для проложенія такой сѣти нужны, разумѣется, большія средства, но за деньгами дѣло стать не можетъ, потому что затрата, оказывающаяся необходимою, какъ нельзя болѣе производительна: независимо отъ выгодъ громаднаго европейско-азіатскаго транзита, Россія выигрываетъ, при этомъ, укрѣпленіе и развитіе торговли и промышленности, уже существующихъ, и,

съ тѣмъ вмѣстѣ, дастъ правильный экономическій исходъ тѣмъ производительнымъ силамъ, которыя до сихъ поръ остаются безъ всякой пользы для населенія. Рѣчь г. Богдановича произвела здѣсь большое впечатлѣніе; многіе поздравляли оратора и привѣтствовали въ немъ бойца за южное направленіе Сибирской дороги, десять лѣтъ неустанно и безкорыстно боровшагося съ противниками и, наконецъ, одержавшаго такую блистательную побѣду на конгрессѣ людей науки, чуждыхъ всякихъ личныхъ интересовъ. Вслѣдъ за окончаніемъ доклада г. Богдановича, говорили: предсѣдатель собранія пятой секціи г. Лессепсъ, инженеръ Коттаръ (M. Cottard), А. Б. фонъ-Бушенъ (Россія), докторъ А. Бруніальти (Римъ) и еще нѣкоторые другіе. Каждый изъ этихъ ораторовъ спѣшилъ засвидѣтельствовать полное сочувствіе выслушанному докладу г. Богдановича".

„С.-Петербургскія Вѣдомости", въ № 202 за 1875 годъ, по поводу того же доклада говорятъ:

„Статью о послѣднемъ засѣданіи конгресса «Фигаро» начинаетъ изложеніемъ причинъ, почему, вопреки обыкновенію, онъ считаетъ необходимымъ войти въ подробности извѣстнаго засѣданія. Редакція дѣлаетъ это потому, что предметъ засѣданія особенно важенъ, такъ какъ рѣчь шла о такихъ выдающихся сообщеніяхъ, игнорировать которыя невозможно читателю, не окончательно безучастному къ прогрессу человѣческихъ знаній. Затѣмъ слѣдуетъ изложеніе успѣховъ, достигнутыхъ г. Богдановичемъ въ засѣданіи пятой группы. «Journal des Debats», вообще очень скупой на сообщенія подробностей о докладахъ на съѣздѣ, также любезничаетъ съ представителемъ «Общества Содѣйствія», удѣляя мѣсто изложенію подробностей его доклада, и затѣмъ, ссылаясь на слова предсѣдателя пятой группы,— Фердинанда Лессепса,—и вице-предсѣдателя академика Левассера, объявляетъ, что проектъ г. Богдановича заслуживаетъ полнѣйшей поддержки (ce projet est digne de tous les encouragements) и выражаетъ желаніе скорѣйшаго осуществленія этого дѣла.„—La Republique Française", говоря о трудахъ съѣзда 6-го августа, останавливается только на сообщеніи русскаго докладчика (вспоминая, что въ то же время происходили собранія

еще 6-ти группъ, причемъ каждая разсмотрѣла въ тотъ день по 2—3 отдѣльныхъ вопроса); газета находитъ докладъ очень интереснымъ и съ своей стороны признавая указанную линію весьма важною, обѣщаетъ еще разъ обратиться къ разсмотрѣнію этого вопроса при обзорѣ географической выставки вообще и русскаго отдѣла въ особенности.—Въ то же время „Paris-Journal" прямо высказываетъ, что изъ всѣхъ докладовъ, разсмотрѣнныхъ на съѣздѣ во всѣхъ семи группахъ конгресса, самымъ важнымъ оказался рефератъ делегата Общества для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ; затѣмъ, разсыпавшись въ похвалахъ нашему докладчику, газета кончаетъ статью слѣдующими словами: «Академикъ обратилъ вниманіе конгресса на проектъ полковника Богдановича, о трудахъ котораго отозвался съ большою похвалою. L'adhésion de l'eminent géographe français, dont le discours a été couvert d'applaudissements, ne peut manquer d'avoir un echo considérable dans le monde».—Мнѣ долго пришлось бы продолжать бесѣду, еслибъ я задался цѣлью передать отчетъ о томъ, что сегодня пишутъ въ другихъ парижскихъ журналахъ по поводу доклада г. Богдановича. Полагаю, однако, что и приведенныхъ выдержекъ достаточно для характеристики впечатлѣнія, произведеннаго докладомъ о международномъ желѣзномъ пути черезъ Россію въ Китай и Индію".

„Московскія Вѣдомости", въ статьѣ „Русскіе на Международномъ Географическомъ конгрессѣ въ Парижѣ" (№ 201, отъ 6 августа 1875 года) сообщаютъ:

„Изъ числа докладовъ, сдѣланныхъ русскими, особенный успѣхъ имѣло сообщеніе представителя „Общества для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ" полковника Е. В. Богдановича, который, по просьбѣ многихъ членовъ конгресса, взялъ предметомъ доклада разсмотрѣніе вопроса о путяхъ между Европой, Индіей и Китаемъ, для опредѣленія: который изъ проектовъ устройства улучшенныхъ сообщеній между этими странами заслуживаетъ наибольшаго преимущества предъ остальными.

„Приступая къ осуществленію принятой на себя задачи, г. Богдановичъ задался цѣлью доказать, что

осуществленію великой идеи соединенія Европы со внутренними рынками отдаленнаго Востока можетъ всего лучше служить дальнѣйшее продолженіе и естественное развитіе той линіи, которая представляетъ собою *южное* направленіе Сибирской желѣзной дороги. Проложеніе южной Сибирской линіи отъ Нижняго Новгорода черезъ Казань, Екатеринбургъ до Тюмени, съ удлиненіемъ ея на востокъ черезъ Омскъ, Иркутскъ, Долонъ-Нооръ до Пекина, и съ тѣмъ вмѣстѣ сооруженіе дороги отъ Екатеринбурга до Троицка по долинѣ Сары-Су къ Ташкенту, на встрѣчу англійскимъ рельсамъ отъ Пешевера, удовлетворило бы, доказывалъ референтъ, всего лучше и удобнѣе мысли о соединеніи Европы съ Китаемъ и Индіей. Г. Богдановичъ ставилъ на видъ, что изо всѣхъ существующихъ проектовъ разрѣшенія задачи, указанный имъ проектъ наиболѣе соотвѣтствуетъ цѣли и представляетъ неисчислимыя выгоды для развитія торговли, промышленности и цивилизаціи вообще, ставя въ непрерывныя прямыя сообщенія съ Китаемъ и Индіей—Лондонъ, Парижъ, Вѣну, Берлинъ, первопрестольную столицу Россіи и всемірное Нижегородское торжище. Собственно для Россіи выгоды осуществленія такого грандіознаго предпріятія оказываются наибольшими уже потому, какъ свидѣтельствовалъ г. Богдановичъ, что, помимо прочихъ торгово-промышленныхъ интересовъ, Россія при этомъ пріобрѣла бы выгоды всемірнаго европейско-китайско-индійскаго и обратнаго транзита на весьма значительномъ протяженіи рельсовой дороги. Конечно, постройка такой линіи потребуетъ значительныхъ денежныхъ средствъ, но расходъ такъ производителенъ, что нельзя сомнѣваться въ возможности преодолѣнія финансовыхъ затрудненій.

„Докладъ г. Богдановича встрѣтилъ единогласное одобреніе. Вызванныя этимъ докладомъ рѣчи всѣ безусловно клонились къ подтвержденію и поддержкѣ высказанныхъ имъ соображеній. Изъ числа говорившихъ по поводу доклада отмѣчаемъ: предсѣдателя собранія Ф. Лессепса, знаменитаго строителя Суэзскаго канала, извѣстнаго инженера Коттара, италіянскаго ученаго Бруніальти и предсѣдателя отдѣленія статистики Императорскаго Географическаго Общества, А. Б. фонъ-

Бушена, изъ которыхъ послѣдній охарактеризовалъ причины, почему именно линію, предлагаемую г. Богдановичемъ, необходимо предпочесть всѣмъ остальнымъ проектамъ проложенія рельсовъ изъ восточной и юго-восточной части Европейской Россіи въ Азію. Но этимъ засѣданіемъ не кончилось торжество представителя „Общества для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ“. По принятому порядку, каждая группа докладываетъ въ ближайшихъ общихъ собраніяхъ конгресса о произведенныхъ ею работахъ, и тутъ-то, въ публичномъ засѣданіи всѣхъ членовъ международнаго съѣзда географовъ, статистиковъ и политико-экономовъ, и праздновалась побѣда г. Богдановича, когда вице-президентъ, академикъ Левассеръ, въ блестящей, покрытой рукоплесканіями рѣчи, докладывалъ ученому міру о значеніи желѣзнодорожнаго проекта полковника Богдановича и о богатѣйшихъ выгодахъ, которыя представляетъ этотъ проектъ въ отношеніи ко всемірной торговлѣ, промышленности и прогрессу вообще. На другой день, то-есть 8-го августа, всѣ большія газеты Парижа разнесли сотнямъ тысячъ своихъ подписчиковъ извѣстіе о блестящемъ докладѣ г. Богдановича, и о томъ, что предложенная имъ дорога вызвала единодушное и полное сочувствіе ученыхъ, съѣхавшихся на конгрессъ со всѣхъ сторонъ образованнаго міра. Въ числѣ этихъ газетъ стоятъ; *Paris-Journal*, *Figaro*, *Republique Française*, *Journal des Dèbats*, *Soir* и многія другія“.

---

29. Торжественный обѣдъ на Нижегородской ярмаркѣ, 30 Августа 1875 года.

Въ „Голосѣ“, отъ 4-го сентября 1875 года № 244, читаемъ:

„30-го августа нижегородское общество, вмѣстѣ съ иногородными гостями ярмарки, дало большой обѣдъ въ ознаменованіе дня ангела Государя Императора и Государя Наслѣдника Цесаревича. На обѣдѣ было очень многолюдно. Послѣ тостовъ дорогихъ для всей Россіи Августѣйшихъ Имянинниковъ и послѣ тоста не-

давняго посѣтителя Макарьевскаго торжища, герцога Эдинбургскаго, его августѣйшей супруги и сына, слѣдовали тосты мѣстнаго представителя власти и министровъ внутреннихъ дѣлъ и финансовъ, а затѣмъ полковникъ Е. В. Богдановичъ произнесъ рѣчь, которая произвела большое впечатлѣніе и была принята всѣми съ восторгомъ. Съ свойственными ему ораторскими пріемами, громко и внятно г. Богдановичъ произнесъ слѣдующее:

„Мм. гг.! Сегодня минуло полвѣка, какъ въ этомъ домѣ впервые собрались представители русской торговли и промышленности чествовать Августѣйшихъ Именинниковъ — Императора Александра Благословеннаго и семилѣтняго порфиророднаго отрока, нынѣ царствующаго на славу и благоденствіе нашего отечества. Много, съ тѣхъ поръ, бывало въ этой залѣ всякаго рода торжествъ; но еще не бывало столь знаменательнаго, какъ чествованіе русскимъ хлѣбомъ-солью царственнаго зятя, супруга нашей царевны.

„Скоро исполнится три столѣтія какъ сэръ Джонъ Чеслеръ бросилъ первый англійскій якорь у русскаго берега и тѣмъ сдѣлалъ почипъ сношеній Россіи съ Великобританіей. Но, за исключеніемъ царскихъ чертоговъ, никогда и нигдѣ еще на русской землѣ не былъ провозглашаемъ англійскій королевскій тостъ. Здѣсь, на дняхъ, въ этихъ стѣнахъ, представители всѣхъ сословій Россіи въ первый разъ привѣтствовали мудрую королеву, августѣйшую родительницу дорогого нашего гостя. И Европѣ, и Азіи, и Америкѣ уже теперь извѣстно, съ какимъ восторгомъ русскій народъ принялъ тостъ ея королевскаго величества. Въ русскихъ кликахъ, заглушившихъ англійскій гимнъ, образованный міръ услышалъ дружескій зовъ русскаго народа, обращенный къ народу англійскому—зовъ на мирное шествіе по одному пути, указанному обоимъ великимъ народамъ самимъ Провидѣніемъ. Это—путь къ озаренію темной Азіи свѣтомъ христіанской любви и просвѣщенія. Англичане, сопровождавшіе своего королевича, на всероссійскомъ здѣшнемъ торжищѣ видѣли узелъ внутренней нашей торговли, видѣли и степень развитія нашей промышленности. Не стыдно было намъ показать англи-

чанамъ наши сукна, наши стальныя и хлопчатобумажныя издѣлія. Любознательные гости высказались, что убѣдились теперь въ огромныхъ успѣхахъ русской промышленности.

„И промышленности, и торговли совершенствуются при развитіи путей сообщенія. Державный хозяинъ русской земли даровалъ уже своему народу слишкомъ 20,000 верстъ рельсовыхъ путей. Вотъ гдѣ источникъ нашихъ промышленныхъ и торговыхъ успѣховъ. И какъ разовьются, и до какой степени процвѣтанія достигнуть русская торговля и русская промышленность, когда рельсовый путь проникнетъ отсюда, именно отсюда, отъ Новагорода земли низовскія въ Сибирь-золотое дно и къ необъятнымъ рынкамъ Азіи!

„Желѣзный путь отъ Нижняго, черезъ Казань, до Тюмени составитъ первое звено того великаго пути, который приблизитъ рынки Китая и Средней Азіи къ намъ и ко всей Европѣ. На дняхъ, въ Парижѣ, на ученомъ международномъ конгрессѣ всѣхъ народовъ образованнаго міра, собрались чуждые всѣхъ личныхъ интересовъ люди науки. Они громко, единодушно привѣтствовали мысль соединенія Востока съ Европой—началомъ сооруженія Нижегородско-Тюменской линіи съ вѣтвью отъ Екатеринбурга, черезъ Троицкъ, къ Ташкенту. Тогда мы одну руку подадимъ Европѣ, другую—Азіи, и Россія достигнетъ высшей степени процвѣтанія.

„Поднимемъ же бокалы за преуспѣяніе экономическихъ и всѣхъ другихъ силъ нашего государственнаго организма. Да здравствуетъ русскій Бѣлый Царь, какъ зоветъ его Востокъ! Да здравствуетъ Императоръ Всероссійскій, какъ зоветъ его Западъ! Да здравствуетъ нашъ Батюшка Царь, красное наше солнышко, какъ съ беззавѣтною любовью зоветъ его русскій народъ! Да хранитъ же Господь Русь православную, да расточитъ враговъ ея, явныхъ и тайныхъ, да направитъ ее на путь безсмертной славы и вѣчнаго благоденствія. Ура!“

„Потрясающія рукоплесканія было отвѣтомъ на прочувствованныя слова Е. В. Богдановича. Собраніе потребовало повторенія народнаго гимна, прерывавшагося восторженными криками „ура“. Всѣ подходили къ ора-

тору съ изъявленіемъ удовольствія, съ пожеланіемъ ему здравія за теплоту рѣчи, проникающей прямо въ сердце каждому русскому гражданину“.

---

30. На обѣдѣ въ честь Норденшельда 11 Ноября 1875 года.

(Изъ газеты «Голосъ» отъ 13 ноября 1875 г., № 314).

11 ноября 1875 года состоялось новое торжество, устроенное отъ имени русской промышленности, торговли и торговаго мореходства въ честь нашего гостя— начальника полярной шведско-норвежской экспедиціи, академика и профессора Норденшельда, и его достойныхъ сподвижниковъ. На данный этимъ отважнымъ мореходамъ обѣдъ собралось болѣе 120-ти человѣкъ, въ томъ числѣ шведскій и датскій посланники, директоръ департамента торговли и мануфактуръ, А. И. Бутовскій, представитель отъ Министерства иностранныхъ дѣлъ, баронъ Θ. Р. Остенъ-Сакенъ, представители отъ Обществъ „для содѣйствія русской промышленности и торговли“ и „для содѣйствія русскому торговому мореходству“, предсѣдатель петербургскаго биржеваго комитета, А. Г. Золотаревъ, адмиралы Невельской и Угла, представители печати, нѣсколько литераторовъ, сибиряки и многіе другіе.

Тостъ за здоровье Государя Императора, принятый долго несмолкавшими криками „ура“, былъ провозглашенъ президентомъ обѣда, А. Г. Золотаревымъ. Послѣ тоста за здоровье короля шведскаго, по единодушному желанію всѣхъ присутствовавшихъ, была отправлена его величеству королю шведскому телеграмма, а затѣмъ, дѣйствительный членъ обоихъ Обществъ, полковникъ Е. В. Богдановичъ, произнесъ слѣдующую рѣчь:

«Мм. гг.! Среди всеобщаго воодушевленія, охватывающаго насъ во имя великаго научнаго подвига, среди искреннихъ привѣтовъ нашимъ дорогимъ, желаннымъ гостямъ, совершившимъ этотъ подвигъ—невольно переносишься мыслью въ то забытое прошлое, когда именитые бояре и торговые люди московскіе чество-

вали первыхъ чужеземныхъ гостей, прибывшихъ въ устье Сѣверной Двины отъ береговъ Альбіона.

„Еще въ младенческой Россіи значеніе великой идеи сближенія народовъ морскимъ путемъ было воспринято русскими торговыми людьми съ восторгомъ, и на пустынномъ берегу дальняго Сѣвера не замедлилъ возникнуть Архангельскъ, первый портъ Московскаго царства. Этотъ первенецъ послужилъ счастливымъ началомъ для возбужденія нашего народнаго генія. Ставъ разъ въ соприкосновеніе съ европейскою цивилизаціей, русскій народный геній скоро уяснилъ себѣ свое историческое назначеніе на рубежѣ Европы и Азіи. Истолкователемъ нашей исторической роли былъ нашъ геніальный Петръ, подарившій Россіи два новыя моря и пересоздавшій Московское царство въ колоссальную Имперію Россійскую. Если таковы были историческія послѣдствія открытія перваго морскаго пути изъ Западной Европы въ устье Сѣверной Двины, то какія же надежды, какія мечты должно возбуждать въ насъ открытіе морскаго пути изъ Европы въ устье Енисея? Что̀ касается меня, всецѣло преданнаго идеѣ великаго будущаго Сибири, то я, не колеблясь, скажу вамъ, мм. гг., что въ лицѣ нашихъ дорогихъ гостей мы привѣтствуемъ совершившійся фактъ величайшей важности для Россіи.

„Доказательство на лицо. Взгляните на карту современной Россіи: не поражаетъ ли васъ эта громадная сѣть желѣзныхъ путей, возникшихъ въ какія-нибудь десять, пятнадцать лѣтъ? Не поражаетъ ли васъ та кипучая промышленная жизнь, которая, какъ бы прикрытая этою сѣтью, охватываетъ Россію вдоль и поперекъ? Вамъ понятны эти сотни милліоновъ пудовъ грузовъ, перевозимыхъ паромъ по водѣ и сушѣ. Въ виду этой картины, затруднится ли кто-нибудь отвѣтомъ на вопросъ: что такое наша Сибирь? что она есть и чѣмъ должна она быть? Кто усомнится въ томъ, что для промышленнаго оживленія этого забытаго уголка Россіи, величиною въ 222.000 квадратныя географическія мили, нужно ни что иное, какъ частичку тѣхъ силъ и средствъ, которыя чудодѣйственно привели въ движеніе дремавшія производительныя силы Европейской Россіи. Соедините общимъ путемъ эти гигантскія рѣки,

дайте просторъ работать пару на водѣ и сушѣ, и тогда откроется міру, какія реальныя богатства сокрыты въ невѣдомой Сибири. Схоронить эти сокровища только для себя мы не имѣемъ и въ помыслахъ; ширь русской натуры тому порукой. Хватитъ божьихъ даровъ въ богатой Сибири и своимъ, и пришлымъ гостямъ, лишь бы работа шла дружно, а мы отъ работы не прочь...

„Господа! Поднимемъ же бокалы за великое будущее Сибири, и скажемъ за всю Сибирь, за всю землю русскую вѣковѣчное спасибо нашимъ дорогимъ гостямъ за первый почипъ въ проложеніи морскаго пути изъ Европы въ Сибирь... Слава наукѣ, слава энергіи, труду и знанію, слава безстрашнымъ подвижникамъ Сѣвера“!

Послѣ рѣчи Е. В. Богдановича говорилъ шведскій посланникъ въ Петербургѣ, особенно сочувственно отозвавшійся объ извѣстномъ всему міру гостепріимствѣ русскихъ и ихъ радушіи. „Мой постъ дипломата (говорилъ посланникъ) не тяжелъ для меня, потому что я въ Россіи: мало того, этотъ постъ для меня въ высшей степени пріятенъ, и сегодняшнее торжество служитъ лучшимъ тому доказательствомъ“. Потомъ Е. В. Богдановичъ снова поднялъ бокалъ и произнесъ слѣдующую рѣчь:

„Мм. гг.! На этомъ торжествѣ, посвященномъ празднованію того великаго событія, что смѣлыми мореплавателями положено, наконецъ, прочное начало для включенія полярныхъ морей въ среду международныхъ путей сообщенія, да позволено мнѣ будетъ напомнить вамъ и о нашихъ русскихъ „труженникахъ Сѣвернаго моря“, самоотверженно подвизавшихся на полярныхъ водахъ. Вспоминая почтенныя заслуги нашихъ Сидоровыхъ и Латкиныхъ, среди насъ присутствующихъ и вмѣстѣ съ нами празднующихъ успѣхъ Норденшельда, не забудемъ также и о скромномъ подвижничествѣ нашихъ *безвѣстныхъ тружениковъ моря*—этихъ смѣльчаковъ, ежегодно отправляющихся въ невѣдомыя полярныя моря. Помянемъ же честное труженичество этихъ безвѣстныхъ подвижниковъ моря дружнымъ тостомъ! Ура!»

По выслушаніи еще нѣсколькихъ рѣчей, общество раздѣлилось на отдѣльные кружки и продолжало оживв-

ленную бесѣду о значеніи новаго морскаго пути, обѣщающаго такія большія выгоды отечественной торговлѣ и промышленности.

---

31. „Голосъ" по поводу пересмотра дѣла Сибирской желѣзной дороги отъ 9 Декабря 1875 г.

Въ № 340 „Голоса" за 1875 годъ (отъ 9 декабря) читаемъ:

„Въ четвергъ, 11 декабря, какъ намъ сообщаютъ, въ высшемъ государственномъ учрежденіи будетъ вновь обсуждаемъ вопросъ о направленіи сибирской желѣзной дороги. Въ этой высшей инстанціи послѣдуетъ окончательное рѣшеніе вопроса, такъ давно и такъ живо интересующаго все русское общество. Не подлежитъ сомнѣнію, что рѣшеніе это будетъ весьма знаменательнымъ событіемъ, богатымъ неисчислимыми и самыми разнородными послѣдствіями для Россіи, для Сибири и для Туркестанскаго Края, врѣзывающагося все болѣе и болѣе въ глубину Средней Азіи. Отъ выбора между южнымъ и сѣвернымъ направленіями для сибирской дороги будутъ зависѣть громадные экономическіе, общественные и политическіе интересы и, между прочимъ, вся будущность дальнѣйшаго направленія и развѣтвленія рельсовыхъ путей изъ Россіи въ Сибирь и въ наши средне-азіатскія владѣнія.

„Въ виду столь глубокаго интереса, связаннаго съ ожидаемымъ разрѣшеніемъ вопроса о сибирской желѣзной дорогѣ, спѣшимъ сообщить только что полученныя нами изъ достовѣрнаго источника двѣ весьма интересныя въ настоящій моментъ новости, которыми вполнѣ освѣщаются многія остававшіяся до сихъ поръ спорными стороны этого сложнаго вопроса.

„Какъ извѣстно, въ нынѣшнемъ году, заботами министра путей сообщенія, генералъ-адъютанта Посьета, снаряжены были особыя экспедиціи изъ свѣдущихъ морскихъ офицеровъ для изслѣдованія нашихъ внутреннихъ водъ. Изслѣдованіе водораздѣла между Обью и Енисеемъ поручено было лейтенанту Сиденсперу, ко-

торый, какъ намъ сообщаютъ, обслѣдовавъ судоходство по рѣкамъ Тоболу и Турѣ, въ направленіи отъ Тобольска къ Тюмени, нашелъ, что, въ настоящее время, съ постройкой мелкосидящихъ пароходовъ, *судоходство по обѣимъ названнымъ рѣкамъ*, вплоть до Тюмени, *находится, «въ отличномъ состояніи»: пассажиры, арестанты*, равно какъ и грузы, *доставляются безпрепятственно и въ срокъ.* Такимъ образомъ, возбуждавшій такъ много споровъ вопросъ о судоходности Туры и о правильности избранія Тюмени, какъ конечнаго пункта сибирскаго рельсоваго пути и начальнаго, ближайшаго къ Россіи пункта судоходныхъ сибирскихъ водъ—разрѣшенъ въ смыслѣ вполнѣ утвердительномъ и разрѣшенъ фактически, путемъ правительственныхъ изслѣдованій. Такимъ образомъ, не настоитъ болѣе надобности удлиннять безъ нужды сибирскій рельсовый путь и протягивать его до Артамоновки и даже до Тобольска. Выводъ этотъ, безспорно, является весьма важнымъ пріобрѣтеніемъ для раціональнаго разрѣшенія вопроса о направленіи сибирской дороги.

„Съ другой стороны, въ нынѣшнемъ же году, министромъ путей сообщенія послана была спеціальная коммиссія для провѣрки на мѣстѣ существующихъ проектовъ относительно проложенія желѣзной дороги въ Ташкентъ и для опредѣленія наилучшаго ея направленія. Такой путь въ Среднюю Азію, еще весьма недавно представлявшійся дѣломъ болѣе или менѣе отдаленнаго будущаго, въ настоящее время, въ силу самаго тяготѣнія событій, съ каждою, можно сказать, недѣлей выдвигается болѣе и болѣе на очередь. Поэтому, весьма понятна заботливость министра путей сообщенія о томъ, чтобъ теперь же выяснены были главныя условія связи будущей ташкентской линіи съ общею сѣтью русскихъ желѣзныхъ дорогъ. По свѣдѣніямъ, полученнымъ нами изъ Троицка, коммиссія, обслѣдовавъ всѣ предлагавшіяся до сихъ поръ направленія отъ Оренбурга на Ташкентъ и пройдя по всѣмъ караваннымъ дорогамъ и тропамъ отъ Ташкента къ Троицку, пришла къ заключенію *о необходимости дать рѣшительное предпочтеніе желѣзной дорогѣ изъ Екатеринбурга на Троицкъ и Сары-Су къ Ташкенту* передъ всѣми оренбургскими направле-

ніями. Это—новый весьма знаменательный фактъ, добытый послѣдними правительственными изысканіями.

„Такимъ образомъ, два вновь добытые оффиціальными изслѣдованіями факта являются чрезвычайно кстати: они озаряютъ новымъ свѣтомъ весь вопросъ о сибирской дорогѣ и выдвигаютъ впередъ такіе доводы, передъ которыми падаютъ послѣднія сомнѣнія относительно необходимости дать рѣшительное предпочтеніе южному направленію передъ сѣвернымъ, а равно и передъ всѣми позднѣйшими комбинаціями, которыя предлагаются въ видѣ компромисовъ и которыя, отнюдь не достигая примиренія различныхъ интересовъ, связанныхъ съ сибирскимъ рельсовымъ путемъ, въ дѣйствительности доказываютъ только несостоятельность защитниковъ сѣверной дороги.

„Достойно вниманія, что дѣло сибирской желѣзной дороги пережило уже двухъ государственныхъ дѣятелей, бывшихъ, безспорно, самыми ревностными и горячими поборниками южнаго направленія. Это были: бывшій предсѣдатель департамента государственной экономіи К. В. Чевкинъ и бывшій генералъ губернаторъ Западной Сибири А. П. Хрущовъ. Оба они много поработали на пользу южной сибирской дороги и отъ обоихъ остались предсмертныя письма, свидѣтельствующія, что ожидавшійся исходъ этого дѣла до послѣднихъ своихъ дней они принимали чрезвычайно близко къ сердцу.“

---

32. Изъ Петербурга отъ 17 Декабря 1875 г.

(Корреспонденція „Московск. Вѣдомостей“, 1875 г., № 329).

Въ четвергъ, 17-го декабря, разрѣшился наконецъ весьма важный для государства нашего вопросъ о направленіи Сибирской желѣзной дороги, который болѣе десяти лѣтъ поддерживалъ вниманіе всего русскаго общества. Вопросъ разрѣшенъ, къ общему и неподдѣльному удовольствію, какъ вы уже знаете, въ пользу южнаго направленія дороги.

Да. Дѣло Сибирской желѣзной дороги началось давно. Въ 1866 году на Уралѣ свирѣпствовалъ голодъ,

и бывшій Министръ внутреннихъ дѣлъ П. А. Валуевъ не считалъ достаточнымъ оказать мѣстному населенію временную помощь, но хотѣлъ изыскать средства, чтобы голодъ не могъ повториться въ этой богатой естественными дарами мѣстности; чтобы продовольствіе горнозаводской части населенія было навсегда обезпечено. Для изслѣдованія этого вопроса Министръ командировалъ полковника Е. В. Богдановича. Проникнувъ въ глубину Урала, г. Богдановичъ встрѣчалъ всюду необезпеченность въ средствахъ для прокормленія горнозаводскаго населенія и пришелъ къ убѣжденію, что для Урала и для Сибири самую жизненную, самую настоятельную потребность составляетъ путь въ центръ промышленной Россіи, начиная отъ Тюмени черезъ Екатеринбургъ, верховья Камы, Казань и Нижній Новгородъ. *Вотъ происхожденіе такъ-называемаго южнаго направленія Сибирской дороги,—направленія, начертаннаго десять лѣтъ тому назадъ полковникомъ Богдановичемъ.* Съ этого времени начались настойчивыя ходатайства за проведеніе дороги въ этомъ направленіи со стороны купечества и биржевыхъ комитетовъ, городскихъ обществъ и земствъ. Торгующіе на Нижегородской и Ирбитской ярмаркахъ особенно ходатайствовали за дорогу. За ними не отставали городскія общества Нижняго-Новгорода, Казани, Екатеринбурга и Тюмени.

Какъ ни было раціонально это направленіе Сибирской дороги, но міръ такъ устроенъ, что каждое дѣло встрѣчаетъ противодѣйствіе. Немедленно раздались голоса, что Сибирская дорога должна пройти въ другомъ направленіи и именно чрезъ Пермь, по малонаселеннымъ и лѣснымъ пространствамъ губерній Пермской, Вологодской и Костромской. Въ Шуѣ, Кинешмѣ, Костромѣ, Рыбинскѣ раздались голоса за такъ-называемое сѣверное направленіе дороги. Голосами этими руководили болѣе или менѣе узкіе, мѣстные интересы. Затѣмъ къ этимъ голосамъ присоединились владѣльцы акцій ивановско-кинешемскихъ, рыбинско-бологовскихъ, московско-ярославскихъ и т. д., въ надеждѣ на подняті этихъ акцій. Къ сожалѣнію, Министерство Путей Сообщенія присоединилось къ небольшому кружку людей, въ интересахъ которыхъ было сѣверное напра-

вленіе дороги, и это направленіе, которому прежде никто не придавалъ значенія, вдругъ получило даже надежду на осуществленіе. И въ ученыхъ обществахъ, и въ литературѣ началась борьба двухъ направленій: сѣвернаго и южнаго. Послѣднее брало очевидный перевѣсъ доводами разума. За него стояли почти всѣ наши государственные люди и почти все именитое купечество. Но Министерство Путей Сообщенія было противъ. Выходили странныя недоразумѣнія: въ то время, когда Министерство Путей Сообщенія, „въ интересахъ развитія Сибири“ разрабатывало сѣверное направленіе дороги, генералъ-губернаторъ Западной Сибири писалъ Министру Финансовъ (19-го апр. 1874 г.) письмо, въ которомъ говорилъ: „Въ самой Сибири ни одинъ еще голосъ не былъ поданъ за сѣверное направленіе дороги“...

Тѣмъ не менѣе на разсмотрѣніе Комитета Министровъ было внесено отъ Министра Путей Сообщенія сѣверное направленіе дороги отъ Рыбинска на Ярославль, Кострому, Пермь и Ирбитъ къ Артамоновской пристани на Тоболѣ. Огромное большинство Комитета Министровъ, въ засѣданіяхъ 6-го и 13-го мая, а именно предсѣдатель и 19 членовъ, не согласились съ представленіемъ и подали голосъ за южное направленіе дороги, и только 4 особы остались на сторонѣ сѣвернаго направленія. Но дѣло южнаго направленія не было рѣшено. Важные государственные вопросы не рѣшаются быстро, и въ іюнѣ уже сдѣлалось извѣстнымъ, что этотъ вопросъ вновь будетъ разсматриваться черезъ нѣсколько мѣсяцевъ въ одномъ изъ высшихъ государственныхъ учрежденій,—что̀ наконецъ и совершилось 17-го декабря.

Безъ преувеличенія, все петербургское общество ожидало съ нетерпѣніемъ разрѣшенія этого вопроса и хотя сѣверяне увѣряли, что сѣверное направленіе дебатируется въ интересахъ Петербурга, можно смѣло сказать, что почти всѣ, кому до̀роги интересы страны, желали торжества южному направленію. Оно дѣйствительно и восторжествовало, и притомъ блистательно восторжествовало къ общей радости нашего общества.

Немедленно телеграммы полетѣли въ Москву, Ниж-

ній, Казань, Екатеринбургъ и далекую Сибирь, и вездѣ распространяли неподдѣльную радость, вездѣ вызвали самую горячую, неподдѣльную благодарность. Оно и понятно. Развѣ не должно уважать исторически сложившіяся промышленныя и торговыя связи Россіи съ Сибирью. Развѣ можно пожертвовать Нижнимъ-Новгородомъ, столь долгое время служившимъ средоточіемъ этихъ связей. Эти связи—капиталъ, выработанный исторіей и жизнью народной; отказаться отъ него для того, чтобы создавать вновь, было бы просто неблагоразумно.

Всѣ отдаютъ должную справедливость Е. В. Богдановичу, работавшему настойчиво и самоотверженно въ теченіе десяти лѣтъ въ пользу южнаго направленія Сибирской дороги и содѣйствовавшему болѣе всѣхъ, конечно, разъясненію этого вопроса. Намъ говорили, что общество очевидно оцѣнило его дѣятельность, и что кромѣ безконечныхъ поздравленій отъ петербуржцевъ онъ изъ многихъ мѣстъ Имперіи получилъ уже самыя сочувственныя заявленія.

Весьма желательно теперь, чтобы вопросъ о Сибирской дорогѣ перешелъ возможно скорѣе изъ области разговоровъ и соображеній въ дѣло. Чтобъ онъ не заснулъ тѣмъ же сномъ, какимъ покоится нынѣ дѣло не меньшей государственной важности отъ неосуществленія котораго страдаютъ интересы всей русской торговли; мы говоримъ о петербургскомъ морскомъ каналѣ.

Л. Л. Л.

---

33. Передовая статья „Московскихъ Вѣдомостей“.

18 декабря 1875 года (№ 323).

Телеграфъ принесъ намъ важное извѣстіе—десятилѣтній вопросъ о Сибирской желѣзной дорогѣ наконецъ рѣшенъ. Въ сегодняшнемъ засѣданіи Совѣта Министровъ, подъ предсѣдательствомъ Государя Императора, принято южное направленіе Сибирской линіи, отъ Нижняго-Новгорода на Казань, Екатеринбургъ до Тюмени, то-

12*

есть до системы большихъ, судоходныхъ сибирскихъ рѣкъ.

По общему убѣжденію, Южно-Сибирская желѣзная дорога будетъ имѣть великое значеніе. Она призоветъ Сибирь и восточный берегъ Волги къ новой жизни. Она поспоритъ значеніемъ съ важнѣйшею изъ нашихъ желѣзнодорожныхъ линій—съ линіей Петербургъ-Москва-Рязань-Козловъ. Всѣмъ памятенъ еще тотъ переворотъ во внутренней и внѣшней торговлѣ, въ сельскомъ хозяйствѣ половины Россіи, какой произведенъ былъ продолженіемъ рельсоваго пути отъ Москвы въ хлѣбородныя мѣстности, за Рязань и Козловъ. Для нашей промышленности, частію и для разныхъ отраслей сельскаго хозяйства, Сибирская дорога обѣщаетъ не менѣе, связывая съ центромъ государства Уралъ, богатый минералами и лѣсомъ, и плодоносныя земли и степи за Волгой и въ Зауральѣ.

Торговыя сношенія давно уже замѣтили необходимость южнаго направленія Сибирской линіи. По близкому къ нему теперешнему грунтовому тракту движеніе такъ велико, что мѣстныя земства, особенно Пермское, изнемогаютъ въ усиліяхъ поддержать этотъ трактъ. Еще недавно мы сообщали, что Пермское земство должно было обратиться къ Министерству Путей Сообщенія съ просьбой о помощи для поддержанія этого тракта. Необходимость южнаго направленія Сибирской дороги давно уже бросалась въ глаза, а между тѣмъ сколько возраженій, противудѣйствій и всяческихъ интригъ встрѣчалъ проектъ южнаго направленія! Можно сказать, что вопросъ о направленіи Сибирской дороги былъ разъясненъ съ такою полною ясностью, коей не было при начертаніи почти всѣхъ другихъ линій, а между тѣмъ ни одна изъ линій, сколько мы помнимъ, не встрѣчала такого долгаго, усиленнаго и упорнаго противудѣйствія.

Не можемъ не упомянуть теперь главнѣйшаго борца за южное направленіе Сибирской линіи, полковника Богдановича. Съ удивительною энергіей, настойчивостью и рвеніемъ въ теченіе десятка лѣтъ онъ отстаивалъ свой проектъ южнаго направленія отъ всѣхъ на него нападеній...

---

34. Письмо Е. В. Богдановича къ издателю „Московскихъ Вѣдомостей“ отъ 25-го Декабря 1875 года. („Моск. Вѣд.“ 1875 г. № 332).

Московскія Вѣдомости первыя оцѣнили серьезное народно-экономическое значеніе *южной* Сибирской дороги и въ теченіе десяти лѣтъ оказывали постоянную поддержку моимъ усиліямъ и трудамъ, посвященнымъ на разработку этого вопроса. Позвольте мнѣ черезъ посредство вашей же многоуважаемой газеты высказать нѣсколько мыслей о значеніи знаменательнаго событія 18-го декабря, давшаго дѣлу Сибирской дороги плоть и кровь, а также и нѣсколько словъ о значеніи самой дороги, получившей нынѣ Августѣйшую санкцію.

На такое заявленіе вызываютъ меня многочисленные запросы, полученные преимущественно изъ Москвы, а также и изъ другихъ пунктовъ, интересовавшихся и интересующихся судьбами рельсоваго пути въ Сибирь. Радостная вѣсть о счастливомъ событіи 18-го декабря съ непостижимою быстротой распространилась по всѣмъ угламъ Россіи; но лаконизмъ телеграфическаго извѣстія оставилъ многое не договореннымъ. Поэтому, всѣ интересуются знать: гдѣ именно и черезъ какіе пункты должна пройти утвержденная южная дорога; всѣхъ интересуетъ оцѣнка самаго факта, давшаго такое блистательное торжество южной линіи. Съ подобными вопросами я получилъ много телеграммъ и писемъ.

Вмѣсто отвѣта, я позволю себѣ высказать мое задушевное убѣжденіе, что рѣшеніе 18-го декабря прибавляетъ новый, свѣжій вѣнокъ къ славѣ нынѣшняго царствованія. Вопросъ о Сибирскомъ рельсовомъ пути и по ходу своего развитія, и по способу своего разрѣшенія рѣзко выдѣляется изъ другихъ желѣзно-дорожныхъ вопросовъ. По своей чрезвычайной важности для народно экономическихъ интересовъ и для государственныхъ цѣлей, вопросъ этотъ долженъ былъ сдѣлаться государственнымъ вопросомъ. Въ силу той же причины, въ общественномъ мнѣніи цѣлой Россіи ни одинъ желѣзно-дорожный вопросъ не пользовался такою широкою популярностью, какъ вопросъ о направленіи Си-

бирскаго пути. Между тѣмъ, ни десятилѣтняя разработка, выяснившая въ подробности всѣ стороны этого вопроса, ни настойчивыя заявленія русскаго купечества въ пользу той Сибирской дороги, которая служила бы для всей Россіи, для всей русской промышленности, а не для одной какой-либо мѣстности, хотя бы и обойденной желѣзными путями, не могли предупредить того прискорбнаго смѣшенія общихъ интересовъ страны съ извѣстными частными выгодами и стремленіями, которое сдѣлалось источникомъ продолжительнаго и упорнаго противодѣйствія правильному разрѣшенію этого вопроса. Въ виду возникшей отсюда борьбы мнѣній, мудрость Монарха поставила разрѣшеніе дѣла Сибирской дороги въ исключительныя условія: окончательное разсмотрѣніе его происходило въ Высочайшемъ присутствіи и, послѣ продолжительнаго, всесторонняго обсужденія, послѣдовало то рѣшеніе, которое привѣтствуетъ нынѣ вся Россія. Отдавъ предпочтеніе общему интересу страны, ея настойчивымъ экономическимъ нуждамъ, державный Обновитель Россіи еще разъ показалъ свою неизмѣнную любовь къ ней, свою неисчерпаемую заботливость о преуспѣяніи и благоденствіи своего народа.

Высочайше утвержденная Сибирская дорога пройдетъ отъ Нижняго-Новгорода къ Казани по правому, то-есть нагорному берегу Волги, втягивая въ свой районъ самыя богатыя части Поволжья. Отъ Казани, этого важнѣйшаго складочнаго пункта, она направится черезъ Мамадышъ къ Николо-Березовской пристани на рѣкѣ Камѣ; на этомъ участкѣ, въ районъ дороги войдутъ богатый Чистополь и Мензелинскъ, ярмарка котораго и теперь много посѣщается московскимъ купечествомъ. Перейдя Каму, дорога прорѣжетъ богатый Бирскій уѣздъ и черезъ Красноуфимскъ протянется рядомъ горныхъ заводовъ къ Екатеринбургу, какъ естественному центру Уральскаго горнозаводскаго дѣла, а оттуда—черезъ Камышловъ къ Тюмени, какъ начальному пункту сибирскихъ судоходныхъ водъ.

Я не имѣю въ виду возобновлять здѣсь обсужденіе тѣхъ громадныхъ выгодъ для экономическаго развитія Россіи, которыя въ ближайшемъ будущемъ возникнутъ вслѣдъ за сооруженіемъ новоутвержденной Сибирской

желѣзной дороги. Вопросъ этотъ достаточно уже исчерпанъ и выясненъ. Ограничусь только указаніемъ, что спеціально для Москвы, для ея промышленныхъ и торговыхъ интересовъ Сибирская дорога, въ томъ направленіи, въ какомъ она Высочайше утверждена, сдѣлается новымъ сильнѣйшимъ рычагомъ быстраго развитія и преуспѣянія. Прямая, по кратчайшему пути идущая связь съ Поволжьемъ, со всею нижнею Камой и далѣе съ нетронутыми почти богатствами Урала и Сибири, не можетъ не оказать громаднаго вліянія на расширеніе промышленной и торговой дѣятельности Москвы. Москва и Сибирь, два конечные пункта громаднаго рельсоваго пути, будутъ самымъ благотворнымъ образомъ дѣйствовать другъ на друга. Сибирь откроетъ Москвѣ сокровищницу своихъ богатствъ, а Москва сдѣлается для Сибири проводникомъ гражданственности.

Такъ съ обѣихъ сторонъ и понимается значеніе будущей, въ настоящую минуту уже несомнѣнной, Сибирской желѣзной дороги. Ссылаюсь въ этомъ случаѣ на два вполнѣ авторитетныя заявленія, полученныя мною съ двухъ противоположныхъ концовъ, изъ Москвы и изъ Сибири. Московскій генералъ-губернаторъ, генералъ-адъютантъ князь В. А. Долгоруковъ, почтилъ меня телеграммой, въ которой ревностный оберегатель интересовъ первопрестольной столицы заявляетъ свое *особенное сочувствіе* успѣху южнаго направленія Сибирской дороги, такъ какъ *оно вполнѣ удовлетворяетъ желаніямъ и интересамъ Москвы, какъ средоточія всей русской торговли*. Съ другого конца, изъ Омска, я почтенъ былъ телеграммою отъ генералъ-губернатора Западной Сибири, генералъ-адъютанта Казнакова: сочувствіемъ къ счастливому исходу дѣла и не поддѣльною радостью за блестящую будущность Сибири звучитъ это заявленіе, продиктованное глубокимъ пониманіемъ интересовъ Сибирскаго края.

Я пишу для тѣхъ, кто сочувствовалъ, а можетъ-быть и содѣйствовалъ многолѣтнимъ трудамъ и усиліямъ по разработкѣ вопроса о южной Сибирской дорогѣ. Они поймутъ и раздѣлятъ со мною радость за подвигъ Царской мудрости, такъ вѣрно оцѣнившей истинные интересы народной промышленности, за сочувствіе государствен-

ныхъ дѣятелей, поставленныхъ на стражѣ этихъ интересовъ, и, наконецъ, за то общее воодушевленіе, съ которымъ вся Россія привѣтствуетъ утвержденную нынѣ Сибирскую дорогу, какъ залогъ будущаго широкаго развитія нашихъ народно-экономическихъ силъ.

Примите увѣреніе и пр.

Е. Богдановичъ.

Петербургъ,
25-го декабря 1875.

---

35. Новые радѣтели о Сибирской желѣзной дорогѣ.

(Письмо къ издателю «Московскихъ Вѣдомостей».—См. «Моск. Вѣдом.» 1876 г. № 248).

Среди событій, совершающихся на Балканскомъ полуостровѣ и поглощающихъ всецѣло вниманіе русскаго общества, наши мѣстные интересы и всѣ внутренніе вопросы сами собою, но конечно временно только, отодвинулись на задній планъ. Это естественная дань нашей полнѣйшей солидарности съ судьбами всего Славянства: въ виду наступившаго историческаго момента, рѣшающаго судьбу нашихъ южныхъ Славянскихъ братьевъ, мы отложили въ сторону всѣ наши домашнія дѣла.

Только во имя крайней необходимости я прошу у васъ, милостивый государь, позволенія оторвать на минуту вниманіе вашихъ читателей отъ всепоглощающаго Славянскаго интереса, чтобы указать на готовящееся посягательство—пользуясь отвлеченіемъ вниманія нашего общественнаго мнѣнія, похозяйничать по своему, безцеремонно въ одномъ изъ нашихъ капитальнѣйшихъ внутреннихъ вопросовъ, благопріятное разрѣшеніе котораго еще такъ недавно привѣтствовала вся Россія съ величайшею радостію. О посягательствѣ этомъ я считаю своимъ нравственнымъ долгомъ заявить печатно, во всеуслышаніе, такъ какъ дѣло идетъ о Сибирской желѣзной дорогѣ.

Вопросъ о направленіи Сибирской желѣзной дороги вырабатывался въ общественномъ мнѣніи всей Россіи

въ теченіе десяти лѣтъ; въ этой разработкѣ принимали участіе все русское купечество, земство, печать, ученыя общества и, наконецъ, правительственные органы. Общественное мнѣніе въ громадномъ большинствѣ высказалось за южное направленіе съ главными пунктами въ Нижнемъ-Новгородѣ, Казани, Екатеринбургѣ и Тюмени. Въ правительственныхъ сферахъ — Комитетъ Министровъ тоже огромнымъ большинствомъ отдалъ безусловное предпочтеніе тому же самому южному направленію, которому окончательная санкція дана, наконецъ, 18 декабря 1875 года, Совѣтомъ Министровъ, обсуждавшимъ снова этотъ вопросъ, подъ личнымъ предсѣдательствомъ нашего Августѣйшаго Монарха.

Казалось бы, вопросъ достаточно зрѣло и обсуженъ, и рѣшенъ. Но не таково мнѣніе нѣкоторыхъ изъ нашихъ желѣзнодорожныхъ дѣльцовъ; въ средѣ ихъ именно теперь явились охотники перерѣшить дѣло по своему и кассировать состоявшееся постановленіе Совѣта Министровъ и Высочайшую волю!

Вотъ въ чемъ дѣло. На дняхъ въ московскихъ и петербургскихъ газетахъ появилось никѣмъ почти незамѣченное объявленіе отъ правленія Рязанско-Козловской желѣзной дороги о созваніи на 30 сего сентября чрезвычайнаго общаго собранія акціонеровъ. Цѣль этого чрезвычайнаго собранія въ объявленіи опредѣлена слѣдующимъ весьма ловко замаскированнымъ предложеніемъ:

„*Предметомъ обсужденія имѣетъ быть заявленіе правленія Общества Московско-Рязанской желѣзной дороги о пользѣ проведенія желѣзной дороги отъ одного изъ пунктовъ Рязанско-Козловской дороги за Окою до города Тетюшъ*".

Гдѣ же ключъ для разгадки этой непостижимой потребности въ желѣзнодорожной вѣтви къ городу Тетюшамъ (замѣтьте, протяженіемъ до 600 верстъ),—потребности, которую, среди общей, вызванной исключительными политическими и финансовыми обстоятельствами, пріостановки у насъ всѣхъ новыхъ желѣзнодорожныхъ сооруженій, вдругъ почему-то ощутили Московско-Рязанская и Рязанско-Козловская дороги.

Ключомъ этимъ служитъ пущенная въ обращеніе

между заинтересованными лицами печатная записка инженера Зубова: *О направленіи участка Сибирской желѣзной дороги между Москвою и Волгою.* Въ запискѣ этой заявляются поистинѣ грандіозныя претензіи: записка хочетъ передѣлать по своему и для своихъ цѣлей утвержденную уже Сибирскую дорогу. Автору не полюбился Нижній-Новгородъ, какъ исходный пунктъ для великаго торговаго пути въ Сибирь; не полюбилась и Казань, какъ ближайшій торгово-промышленный привалъ на этомъ пути. Не полюбились—такъ долой ихъ! Долой съ Сибирскаго тракта и Нижній, и Казань! Вмѣсто Нижняго и его міровой ярмарки, г. Зубовъ предлагаетъ никому невѣдомое *Старожилово*, вся заслуга котораго состоитъ, повидимому, въ томъ, что оно служитъ станціей на Рязанско-Козловской дорогѣ, гдѣ-то за Окой. Взамѣнъ же опальной Казани, авторъ съ неменьшею развязностью подставляетъ городокъ *Тетюши*, столь же извѣстный русскому торговому міру, какъ и Старожилово. Такимъ образомъ, согласно комбинаціямъ записки, Нижегородско-Казанскій участокъ Сибирской дороги долженъ превратиться въ Старожиловско-Тетюшскій; вмѣсто 380 верстъ между Нижнимъ и Казанью, надобно будетъ строить 581 версту между Старожиловымъ и Тетюшами. Но за то, съ устраненіемъ съ Сибирскаго пути Нижняго-Новгорода и Казани и съ удлинненіемъ пути на 201 версту, какія громадныя выгоды, экономическія, торговыя и стратегическія сулитъ г. Зубовъ! Да и можетъ ли быть иначе? Что такое Нижній, «съ именемъ котораго (по словамъ автора) всѣ *почему-то* припоминаютъ особенное значеніе этого города въ ярмарочное время», предъ ново-открытою обѣтованною землей, именуемою Старожиловымъ? А Казань съ ея 130.000 населенія и съ ея военными учрежденіями? Авторъ, вопреки положеніямъ, высказаннымъ военнымъ министромъ о стратегическомъ значеніи Казани, отдаетъ, повидимому, рѣшительное предпочтеніе стратегическимъ условіямъ Тетюшей. Не менѣе достается и Москвѣ. Авторъ не только не видитъ никакой необходимости направлять сибирскіе грузы кратчайшимъ путемъ къ Москвѣ, но даже порицаетъ самое стремленіе, „придать такое направленіе Сибирской желѣзной дорогѣ, чтобы

всѣ грузы, идущіе въ Россію, принуждены были проходить чрезъ Москву" (стр. 3 Записки). То ли дѣло обѣтованное Старожилово! Тутъ все идетъ въ прокъ и въ пользу. Вы думаете, напримѣръ, что г. Зубова хоть сколько-нибудь смущаетъ бездѣльное и безполезное удлинненіе его пути на 201 версту. Какъ бы не такъ! Въ этомъ-то удлинненіи и заключается вся выгода: «Понятно, восклицаетъ авторъ на страницѣ 9, что послѣ постройки Старожиловско-Тетюшскаго участка Сибирской дороги, онъ получитъ *самостоятельное значеніе по причинѣ 580 верстной длины*».

Все это излагается въ запискѣ съ большимъ апломбомъ и авторитетомъ и отнюдь не голословно. На все есть приличные случаю аргументы.

Отнестись къ положеніямъ и аргументамъ записки серьезнѣе, чѣмъ я дѣлаю—мнѣ не позволяетъ многое и, между прочимъ, самая подкладка затѣваемаго посягательства для перерѣшенія вопроса о направленіи Сибирской дороги.

Подкладка эта просвѣчиваетъ насквозь. Извѣстно, что въ послѣднее время администрація путей сообщенія охотно отдаетъ существующимъ уже компаніямъ постройку такихъ линій, которыя примыкаютъ къ эксплуатируемымъ этими компаніями дорогамъ. Вслѣдствіе этого, притягиваніе къ своимъ дорогамъ вновь проектируемыхъ линій сдѣлалось у желѣзнодорожниковъ главнымъ концессіонернымъ маневромъ. Съ утвержденіемъ Сибирской дороги, она сдѣлалась лакомымъ кускомъ въ глазахъ привиллегированныхъ концессіонеровъ, и вотъ обѣ Рязанскія дороги почувствовали внезапно необыкновенное влеченіе къ Тетюшамъ, откуда, если провести вѣтвь на станцію Старожилово, то эта 580 верстная вѣтвь, по оцѣнкѣ желѣзнодорожныхъ дѣльцовъ, весьма податливой и невзыскательной, удобно можетъ замѣнить Нижегородско-Казанскій участокъ Сибирской дороги, которая не замедлила бы потомъ въ полномъ своемъ составѣ превратиться въ питательную вѣтвь для Рязанскихъ дорогъ или, вѣрнѣе, для орудователей этими дорогами.

Неужели десять лѣтъ разрабатывавшемуся вопросу о правильномъ и цѣлесообразномъ направленіи Сибир-

ской дороги суждено будетъ поступить въ передѣлку ради концессіонерныхъ маневровъ?....

Е. Богдановичъ.

---

36. Рѣчь Е. В. Богдановича на обѣдѣ въ честь М. К. Сидорова, 20 Февраля 1878 года.

(изъ „Моск. Вѣдомостей" 1878 г., № 52).

Продолжительная, неустанная дѣятельность достойнаго ревнителя Русскаго Сѣвера и отдаленной Сибирской окраины М. К. Сидорова, встрѣтила достойную себѣ оцѣнку въ большомъ празднествѣ, устроенномъ въ честь юбиляра членами различныхъ ученыхъ обществъ и учрежденій 20 февраля 1878 года. Починъ дѣла принадлежалъ Высочайше утвержденнымъ Обществамъ для содѣйствія отечественной промышленности, торговлѣ и мореходству; затѣмъ къ членамъ названныхъ Обществъ присоединились многіе почтенные дѣятели другихъ обществъ и учрежденій, моряки, нѣкоторые профессора, литераторы, члены отъ Петербургской биржи, купечества и Яхтъ-Клуба. По счастливой случайности „Сидоровскій праздникъ" почти совпалъ съ полученіемъ извѣстій о заключеніи мира съ Турціею, что̀ и придало самому празднеству особенный характеръ.

Приводимъ дословно рѣчь Е. В. Богдановича, такъ какъ эта рѣчь произвела самое сильное впечатлѣніе на слушавшихъ:

„Мм. гг.! Встрѣчаются часто люди, которые постоянно къ чему-то стремятся и никогда ни къ чему не приходятъ. Не хватаетъ выдержки, знанія, любви, воли. Встрѣчаются, но гораздо рѣже, люди, которые избираютъ себѣ только одну цѣль и ужъ навѣрняка, во что бы то ни стало, дойдутъ до нея. Такихъ-то тружениковъ намъ нужно побольше, особенно въ настоящее время. Такого именно труженика мы чествуемъ сегодня за нашею трапезой. Собравшее насъ на эту трапезу празднество тѣмъ знаменательнѣе, что именно

теперь, по завершеніи великаго историческаго дѣла на Востокѣ, для Россіи наступаетъ страдная пора серьезной трудовой работы (*Рукоплесканія*).

„Развитіе русской жизни тормозилось донынѣ чувствомъ тяжелымъ какъ невыплаченный долгъ, какъ затянувшаяся недоимка. На насъ лежала исторіей завѣщанная обязанность покончить съ мусульманскимъ игомъ въ Славянскомъ православномъ краѣ (*Браво!*); вся Русь святая чувствовала и сознавала, что ей слѣдовало бы сперва исполнить волю Божію—окончить историческую работу, а потомъ приняться за работу домашнюю, за прочное обезпеченіе нашего семейнаго обихода (*Браво, браво!*). Вотъ эта-то работа предъ нами впереди,—не вѣкъ же намъ соображаться съ британскими интересами (*Шумное рукоплесканіе*), не вѣкъ же будемъ мы подносить наше сырье чужеземной наживѣ. Работать нужно намъ на сушѣ и на морѣ, въ лѣсу дремучемъ, въ поляхъ черноземныхъ, въ рѣкахъ кормилицахъ, въ рудникахъ неисчерпаемыхъ, на фабрикахъ и заводахъ, въ академіяхъ и лабораторіяхъ (*Браво!*). Работать нужно намъ не на авось, не какънибудь, а засучивъ рукава, кто во что гораздъ, чтобы каждый въ избранномъ имъ дѣлѣ могъ быть чернорабочимъ, подмастерьемъ и мастеромъ (*Браво!*). Только тогда наверстаемъ мы то, что̀ теряли и упускали вѣками. Только тогда окрѣпнутъ русскія экономическія силы, упрочатся русскіе финансы и разовьется, разцвѣтетъ на Руси благосостояніе и благоденствіе 80 милліоннаго населенія (*Браво!*). Вотъ путь и цѣль, открывающіеся русскому труду! Какъ намъ не радоваться, что сознаніе нашихъ на этомъ поприщѣ обязанностей крѣпнетъ съ каждымъ днемъ! Почему и зачѣмъ собрались мы здѣсь сегодня? Насъ соединила здѣсь потребность выразить нашу благодарность дѣятелю, подготовляющему сѣверное морское сообщеніе между Кронштадтомъ и Сибирью. Полемъ своей дѣятельности онъ избралъ край суровый, гдѣ «бѣлыя бури» перекидываютъ со льдины на льдину челны безстрашныхъ моряковъ, но все-таки и тутъ онъ пришелъ къ пристани. Слава Богу! и Сибирь теперь припомнилась, и съ этой стороны занимается *заря*! (*Браво!*). Становится теперь

яснымъ, что когда мы примемся энергически за наши природныя богатства, безъ Сибири не обойдемся.

„Поэтому, все что сблизитъ Сибирь съ нами, насъ съ Сибирью, должно привѣтствоваться радостно (*Браво!*). И морской путь, и путь желѣзный въ золотоносную Сибирь—это проводники нашего экономическаго развитія, нашего народнаго богатства (*Браво, браво!*). Въ Европейской Россіи—наша нравственная сила, въ Сибири—нашъ сундукъ съ деньгами. Гордые сознаніемъ великаго историческаго подвига, мы не должны забывать и вопросовъ житейской благостыни...

„Чѣмъ побѣдили мы на Востокѣ, какъ не могучимъ трудомъ, во главѣ котораго стоялъ самоотверженно и терпѣливо свѣтозарный въ исторіи Державный Вождь Русскаго народа (*Восторженныя рукоплесканія всего собранія*). Чѣмъ побѣдимъ мы на поприщѣ мирнаго нашего развитія, какъ не тѣмъ же упорнымъ настойчивымъ трудомъ (*Браво!*). Я предлагаю тостъ за завѣтную мысль нашего времени, за добросовѣстныхъ сподвижниковъ русскаго труда, за работниковъ, которые, въ какомъ бы званіи они ни были, работаютъ безъ устали на пользу и славу нашей дорогой отчизны! *Ура*! *Ура*“!

Трудно передать энтузіазмъ, овладѣвшій публикой послѣ этой рѣчи. Благодарностямъ оратору за вѣрное воспроизведеніе одушевляющаго всѣхъ чувства, поздравленіямъ, рукопожатіямъ казалось не будетъ конца.

---

37. Юбилейный обѣдъ въ честь А. А. Іосса.

(«Московскія Вѣдомости» отъ 5 января 1879 г. № 4).

Чествованіе плодотворныхъ пятидесятилѣтнихъ заслугъ тайнаго совѣтника Александра Андреевича Іосса на пользу русской горной промышленности было самымъ выдающимся событіемъ въ общественной жизни Петербурга въ послѣдніе дни. Торжественный обѣдъ, по этому поводу устроенный, состоялся 3 января и привлекъ множество участниковъ изъ среды горнаго правленія, представителей частной промышленности, науки,

ученыхъ обществъ, интеллигенціи и печати. Всѣ учрежденія, оффиціальныя и частныя, вѣдающія горную часть или находящіяся въ соприкосновеніи съ нею, имѣли своихъ представителей на обѣдѣ. На немъ имѣли также своихъ представителей и русская техника, и наша промышленность и торговля, и Лѣсное Общество.

Изъ множества рѣчей, произнесенныхъ за обѣдомъ въ честь юбиляра, самое сильное впечатлѣніе на присутствовавшихъ произвела импровизація Е. В. Богдановича. Приводимъ эту рѣчь дословно, такъ какъ почтенный ораторъ коснулся въ ней Москвы и ея интересовъ:

«Мм. гг.! Уроженецъ Азіи, увидѣвшій свѣтъ на Сибирскомъ склонѣ сѣвернаго Урала, Александръ Андреевичъ, въ ранніе годы былъ привезенъ сюда, въ Петербургъ, чтобъ у окна, прорубленнаго Петромъ въ Европу, узрѣть свѣтъ науки. Здѣсь, на берегахъ Невы, учился онъ горному дѣлу и, покончивъ съ учебниками, возвратился на родной ему Уралъ. Сегодня ровно полвѣка, какъ чествуемый нами юбиляръ, получивъ первый, теперь уже не существующій, чинъ шихтмейстера, отправился на гору «Благодать» копать лучшую въ мірѣ магнитную руду. Съ этого почина слишкомъ сорокъ лѣтъ безъ устали, безъ перерыва, работалъ онъ надъ рудными сокровищами богатаго Урала; массы этихъ сокровищъ перешли чрезъ его руки въ наше народное хозяйство. Кушва, Воткинскій заводъ, Златоустъ и самое сердце Урала, Екатеринбургъ—это живые свидѣтели честной, трудовой дѣятельности Александра Андреевича, его энергіи, его беззавѣтной любви къ своему дѣлу! На Уралѣ долго не забудутъ бывшаго главнаго начальника Уральскихъ горныхъ заводовъ; тамъ и между стариками, и между учащеюся молодежью имя Александра Андреевича вспоминается съ любовью, уваженіемъ и благодарностью.

«И не одни Уральцы, не одни земляки добромъ поминаютъ Александра Андреевича. О немъ, кто ни бывалъ на Уралѣ, всякій съ сердечнымъ чувствомъ вспоминаетъ. Каждаго встрѣчалъ онъ и русскимъ гостепріимствомъ, и привѣтливою готовностью служить заѣзжему человѣку. Съ какою охотой дѣлился онъ

своимъ глубокимъ знаніемъ края и его экономической жизни; съ какою предупредительностью удовлетворялъ онъ даже простую любознательность гостя, сопровождая его то на монетный дворъ, то на гранильную фабрику, то въ механическія заведенія, то на Березовскіе золотые пріиски, то къ гранильщикамъ-кустарямъ!...

«Я самъ изъ числа тѣхъ многихъ, которые такъ радушно были встрѣчаемы на распутьи между Россіей и Сибирью почтеннымъ нашимъ юбиляромъ. Какими драгоцѣнными свѣдѣніями надѣлялъ онъ меня въ своемъ рабочемъ кабинетѣ! Глубокій знатокъ края, въ нашихъ бесѣдахъ онъ часто, очень часто твердилъ мнѣ, что вся бѣда для Урала и для Сибири—ихъ разобщенность съ коренною Россіей, отсутствіе соединительнаго пути. Тамъ, на Уралѣ, 12 лѣтъ тому назадъ, впервые глубоко запала во мнѣ мысль о соединеніи рельсовымъ путемъ Сибирскихъ рѣкъ съ созидавшеюся сѣтью русскихъ желѣзныхъ дорогъ, и первый кто сочувственно и сознательно отозвался на эту мысль былъ Александръ Андреевичъ.

«Да, досточтимый юбиляръ! Вы первый поддержали вашимъ авторитетнымъ словомъ мою мысль, Вы первый выразили одобреніе южному направленію Сибирской дороги и признали безусловное преимущество его предъ сѣвернымъ направленіемъ; Вы первый согласились, что предложенная мною дорога отъ Нижняго на Казань и Екатеринбургъ до Сибирскихъ водъ, съ вѣтвями къ Кушвѣ и Златоусту, будетъ одною изъ наиболѣе полезныхъ желѣзныхъ дорогъ для оживленія Урала, для пробужденія Сибири, для обогащенія Россіи. Сообщивъ мнѣ массу драгоцѣнныхъ по этому вопросу свѣдѣній, спокойно и скромно Вы ободрили меня къ подъятію тяжелаго и нелишеннаго многихъ скорбей труда. Сегодня въ знаменательный для Васъ день, всѣ обращаются къ Вамъ съ привѣтствіями; позвольте же и мнѣ «великимъ поклономъ», какъ встарь говорилось, поклониться Вамъ, наставникъ и добродѣй мой!..

«Празднуемъ мы Вашъ праздникъ здѣсь въ Петербургѣ и угощаемся снѣдями изъ кухни чужеземца. Но здѣсь ли настоящее мѣсто Вашему празднику? не умѣстнѣе ли онъ былъ бы на Вашемъ родномъ Уралѣ,

на берегахъ Исети? Тамъ мы Васъ чествовали бы и ухой изъ сылвенской стерляди, а подобной ей во всемъ мірѣ нѣтъ, тамъ мы испекли бы кулебяку съ сибирскою нельмой, тамъ подали бы Вамъ уральскихъ харьюзовъ, а вѣдь они много вкуснѣе гатчинскихъ форелей; мы поставили бы предъ Вами жаркое изъ сибирскаго оленя и гороблагодатскихъ рябчиковъ-кедровиковъ, напекли бы пермскихъ шанегъ, поставили бы предъ Вами груду тюменьскихъ пельменей съ краснымъ уксусомъ, съ лучкомъ, да съ перечкомъ, а на дессертъ подали бы варенья изъ сѣверо-уральской поляники, да изъ сибирской облѣпихи! Такое пиршество съ его оригинальнымъ мѣстнымъ характеромъ, конечно, лучше отвѣчало бы чествованію нашего юбиляра, достоуважаемаго труженика Урала.

«Почему же нашъ праздникъ въ Петербургѣ, а не въ Екатеринбургѣ?

«Ни пути нѣтъ, ни дороженьки.»

„Вотъ уже десять лѣтъ, какъ русское общество заявляетъ горячее желаніе видѣть рельсы отъ устья Оки до Тобола. Вотъ уже десять лѣтъ, какъ наше торгово-промышленное сословіе и въ сердцѣ Россіи, въ Москвѣ, и на двухъ главнѣйшихъ ярмаркахъ, и во всѣхъ городахъ восточной Россіи, ходатайствуетъ о южной Сибирской дорогѣ. Вотъ уже десять лѣтъ, какъ земства восточныхъ губерній, городскія общества: Нижняго, Казани, Екатеринбурга и Сибирскихъ городовъ, просятъ объ этой дорогѣ.

„А дороги нѣтъ, какъ нѣтъ...

„Но она, эта дорога изъ Сибири къ Нижнему и къ Москвѣ, все-таки будетъ, непремѣнно будетъ. Порукою тому воля Царя! Три года тому назадъ царская воля была изречена, и южная Сибирская дорога получила свое утвержденіе. Три года назадъ, въ самый день Рождества Христова, Державный Хозяинъ Россіи, повелѣвъ генералъ-губернатору Западной Сибири благодарить Сибиряковъ за выраженіе ихъ вѣрноподданническихъ чувствъ признательности, извѣстилъ, что *утвержденное направленіе Сибирской желѣзной дороги послужитъ къ благоденствію, преуспѣянію и развитію отдаленнаго Сибирскаго края.*

„Что же замедлило исполненіе царскаго велѣнія?

„Двинутая вѣрою въ Бога и любовію къ единовѣрнымъ братьямъ, Русь возстала какъ одинъ человѣкъ на защиту порабощенныхъ исламомъ христіанъ. Возникла брань безпримѣрная по доблести нашей славной арміи, по патріотическому воодушевленію всѣхъ сословій. Надо было отсрочить всѣ наши домашнія дѣла...

„Но славная побѣдоносная борьба окончена; тяжела была она для Россіи и стоила громадныхъ матеріальныхъ жертвъ. Этими понесенными на святое дѣло жертвами вызываются теперь налоги. Русскіе люди, конечно, безъ малѣйшаго ропота понесутъ свои гривны на уплату вновь установленныхъ налоговъ. Но дайте народу новые заработки, новые пути примѣненія труда, и онъ удвоитъ, утроитъ сокровища государевой казны! Дайте новую усиленную производительность, и за уплатой новыхъ усиленныхъ на пользу государства налоговъ дѣло не станетъ....

„Что же, какъ не Сибирская желѣзная дорога, можетъ открыть скорѣйшій путь къ пріумноженію народнаго богатства? Вѣдь этою дорогой притекутъ къ намъ всѣ минеральныя сокровища Урала и Сибири, всѣ растительныя богатства южной и средней Сибири; по ней же повеземъ мы свои фабрикаты на новые рынки...

„И такъ, я вѣрую: дорога будетъ, скоро будетъ.

„Канетъ въ вѣчность наступившій годъ: Россія успѣетъ стряхнуть съ себя заботы, остающіяся отъ пережитыхъ невзгодъ, явится на смѣну 1880 годъ.

„Сколько славныхъ, незабвенныхъ для Русскаго народа воспоминаній соединяется съ этимъ грядущимъ годомъ? Исполнится четверть вѣка благополучнаго царствованія Монарха-Освободителя, даровавшаго освобожденіе, сначала Своимъ Русскимъ сынамъ, а затѣмъ братьямъ по Христу и племянникамъ по славянству... Исполнится въ томъ же 1880 году половина тысячелѣтія когда мы, дотолѣ рабы мусульманской орды, одержали *первую* надъ нашими угнетателями побѣду на Куликовомъ полѣ!... Пятьсотъ лѣтъ назадъ, въ томъ же 1380 г., пришелъ въ Москву, донынѣ въ Успенскомъ соборѣ святопочивающій митрополитъ Кипріанъ, возобновитель русскаго просвѣщенія, разгромленнаго нашествіемъ Батыя....

„Есть еще одно воспоминаніе, есть еще одно событіе, которое должно воскреснуть въ памяти русскихъ людей въ будущемъ 1880 году. За триста лѣтъ до этого года, Ермакъ Тимоѳеевичъ съ удалыми сынами Дона перешелъ Уральскій хребетъ и проникъ въ Сибирь золотое дно, чтобы подчинить тотъ богатый край подъ высокую руку „Московскаго Государя-Царя».

„Да благословитъ же Богъ на этотъ годъ столь славныхъ воспоминаній — начать сооруженіе великаго желѣзнаго пути, который, по Царскому слову, послужитъ *къ благоденствію, преуспѣянію и развитію отдаленнаго Сибирскаго края*, и которому благодарные Сибирь, Казань и Нижній-Новгородъ изрекли уже наименованіе „*Александровской* желѣзной дороги“.

„Господа! предлагаю вамъ, съ поднятыми бокалами, возгласить многая лѣта Государю Императору „Царю Сибирскому“, дарующему Россіи желѣзный путь къ богатствамъ Урала и Сибири; предлагаю выпить здравицу за всѣхъ Русскихъ людей, сочувствующихъ этому великому предпріятію, починъ же этого сочувствія принадлежитъ нашему высокопочтенному юбиляру! Ура!“ (*Восторженныя рукоплесканія*).

Отвѣчая на эту рѣчь, юбиляръ высказалъ, что хотя г. Богдановичъ и не принадлежитъ по мундиру къ семьѣ горныхъ инженеровъ, тѣмъ не менѣе его дѣятельность принесла большую пользу Уральской горной промышленности, не говоря уже о неоцѣненной услугѣ по возбужденію и энергической разработкѣ столь важнаго для горнаго дѣла вопроса о южной Сибирской дорогѣ. „Я служилъ еще въ Екатеринбургѣ (сказалъ г. Іосса), когда въ 1865 году явился голодъ въ средѣ заводскаго населенія. Повидимому, самыя энергическія мѣры не могли въ то время предотвратить гибельныхъ послѣдствій голода, и волненія начинали уже проникать въ массы заводскихъ рабочихъ... Вотъ причины, вызвавшія въ то время Уральскую командировку г. Богдановича, и вотъ почему я теперь къ нему обращаюсь, какъ къ достойному труженику, тогда съумѣвшему обезпечить продовольствіе голодавшихъ, отклонить волненіе и обратить рабочія руки на мирное поприще дорогаго всѣмъ намъ горнозаводскаго труда“.

Г. Богдановичъ скромно отклонилъ обращенныя къ нему поздравленія, высказавъ, что былъ только исполнителемъ инструкцій своего бывшаго министра П. А. Валуева. Юбиляръ, съ глубокою благодарностью, представилъ очеркъ просвѣщенной, плодотворной дѣятельности П. А. Валуева на пользу русской горной промышленности и при этомъ случаѣ напомнилъ, что еще бывъ министромъ внутреннихъ дѣлъ П. А. „пригрозилъ *горнымъ* подземною войной, если они ничего не сдѣлаютъ для развитія Уральской каменноугольной промышленности“. Предложенный затѣмъ тостъ за здоровье Петра Александровича Валуева былъ принятъ очень сочувственно.

---

38. Засѣданіе „Общества Содѣйствія“ отъ 5 Декабря 1879 года и письмо Е. В. Богдановича.

(«С.-Петербургскія Вѣдомости» отъ 8 декабря 1879 года № 337).

Въ засѣданіи Общества для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ 5 декабря 1879 года былъ поставленъ вопросъ о направленіи желѣзной дороги въ Среднюю Азію. Этотъ важный вопросъ не вызвалъ, къ сожалѣнію, дебатовъ и были прочитаны лишь заявленія генерала Е. В. Богдановича и др. Вотъ письмо г. Богдановича.

Письмо Е. В. Богдановича къ предсѣдателю Общества для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ отъ 27 ноября 1879 года.

По поводу письма Вашего отъ 9 ноября 1879 года, за № 178, въ которомъ Вы просите меня доставить Комитету Высочайше утвержденнаго Общества для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ свѣдѣнія по возбужденному въ Обществѣ вопросу о средне-азіатской желѣзной дорогѣ, имѣю честь сообщить Вамъ слѣдующее:

Четырнадцать лѣтъ тому назадъ, высказавъ впервые мысль о томъ, какъ необходимо для экономическихъ интересовъ Россіи продолжить нашу желѣзнодорожную

сѣть въ Азію, причемъ началомъ дѣла должно было служить сооруженіе Сибирской дороги, я тогда же указывалъ на необходимость проведенія, вмѣстѣ съ Сибирскою желѣзною дорогою, и дороги средне-азіатской до Ташкента. Проектированное мною направленіе этой дороги болѣе или менѣе уже извѣстно. Принимая городъ Екатеринбургъ за центральный пунктъ по Сибирской желѣзной дорогѣ, я направлялъ средне-азіатскую дорогу по долинѣ Сара-Су къ Ташкенту. Избирая именно это направленіе, я руководствовался, между прочимъ, тою мыслью, что русская средне-азіатская желѣзная дорога должна служить прежде всего чисто русскимъ интересамъ, а не быть только транзитнымъ путемъ для западно-европейской торговли съ Азіею, какъ желаютъ этого многіе, стремясь направить дорогу непремѣнно къ Индіи и не взвѣшивая возможности осуществленія такого проекта.

Средне-азіатская желѣзная дорога должна сблизить по возможности всѣ русскіе производящіе центры съ азіатскими рынками и открыть на этихъ послѣднихъ сбытъ русскихъ заводскихъ и мануфактурныхъ произведеній. И въ этомъ отношеніи указываемое мною направленіе оказывается наивыгоднѣйшимъ. До Екатеринбурга будутъ слѣдовать всѣ произведенія изъ мануфактурнаго района Европейской Россіи, назначаемыя для азіатскихъ рынковъ. Часть этихъ грузовъ, которая будетъ слѣдовать исключительно въ Среднюю Азію и Западный Китай, должна сворачивать въ Екатеринбургѣ на ташкентскую линію, и къ этимъ грузамъ присоединяются въ этомъ пунктѣ для слѣдованія въ Среднюю Азію богатства Урала и издѣлія его заводовъ, недоступныя въ настоящее время для средне-азіатскихъ странъ единственно вслѣдствіе отсутствія путей для ихъ перевозки. Такимъ образомъ, по направленію двухъ желѣзныхъ путей, узелъ которыхъ будетъ въ Екатеринбургѣ,— сибирскаго и средне-азіатскаго,—мы были бы въ состояніи посылать въ Азію все, что мы имѣемъ въ Имперіи для вывоза, а слѣдовательно пути эти будутъ отвѣчать всѣмъ требованіямъ русской торговли въ Азіи.

Однако же, вскорѣ послѣ моего указанія на необ-

ходимость сооруженія средне-азіатской желѣзной дороги въ указанномъ направленіи, начали появляться проекты другого направленія этой дороги. Создателями этихъ проектовъ являлись по большей части иностранцы, по обыкновенію, мало знавшіе Россію и совсѣмъ не знавшіе Средней Азіи. Въ числѣ ихъ прежде всего слѣдуетъ упомянуть имя извѣстнаго строителя Суэзскаго канала, Фердинанда Лессепса, создавшаго первоначально планъ уложить рельсы средне-азіатской желѣзной дороги между Оренбургомъ и Ташкентомъ. Не столько ожидаемая польза отъ осуществленія этого проекта, сколько знаменитое имя его составителя создали проекту популярность въ русскомъ обществѣ. Но люди, близко знающіе Среднюю Азію, въ самомъ началѣ отнеслись съ недовѣріемъ къ идеѣ Лессепса. Между этими людьми нашлись труженики, которые посвятили немало времени для изслѣдованія на мѣстѣ намѣченной Лессепсомъ линіи для средне-азіатской желѣзной дороги. Я укажу на самаго выдающагося труженика, на покойнаго генералъ-маіора *Безносикова*, который, по порученію генералъ адъютанта *К. П. фонъ Кауфмана*, изслѣдовалъ шагъ за шагомъ на всемъ протяженіи путь отъ Оренбурга до Ташкента и линію отъ Екатеринбурга до Ташкента. У меня находятся труды покойнаго Безносикова по этимъ изслѣдованіямъ, и я могу сказать безошибочно, что труды его составятъ богатый матеріалъ для будущихъ строителей средне-азіатской желѣзной дороги, если она приметъ одно изъ названныхъ двухъ направленій. Обнародывать труды покойнаго Безносикова я не имѣю права, но могу указать здѣсь на собственные его выводы, къ которымъ привели его изслѣдованія. Онъ признавалъ крайне затруднительнымъ сооруженіе желѣзной дороги по безводнымъ, песчанымъ, пустыннымъ и лишеннымъ всякой будущности степнымъ пространствамъ между Оренбургомъ и Ташкентомъ и, напротивъ, считалъ пространства, идущія отъ Екатеринбурга къ Троицку и Челябѣ и долину Сара-Су удобными для будущей русской колонизаціи, которую можетъ только ускорить проходящая по нимъ желѣзная дорога.

Вслѣдъ за Безносиковымъ, производство изслѣдова-

ній по обоимъ путямъ Министерство путей сообщенія поручило особымъ инженерамъ. Мнѣ извѣстно, что правительственные инженеры, изслѣдовавшіе путь отъ Екатеринбурга къ Троицку и далѣе по долинѣ Сара-Су, привезли самыя утѣшительныя сообщенія въ пользу этого направленія. Поэтому, я полагаю, что при всестороннемъ обсужденіи вопроса о средне-азіатской желѣзной дорогѣ необходимо имѣть въ виду эти изслѣдованія, а также полезно было бы собрать мнѣнія лицъ, участвовавшихъ въ изслѣдованіяхъ.

Извѣстно также, что купеческое наше сословіе и особенно фабриканты неоднократно обращались съ ходатайствами къ Министру финансовъ и Министру путей сообщенія о скорѣйшемъ сооруженіи Сибирской желѣзной дороги съ средне-азіатскою вѣтвью изъ Екатеринбурга до Ташкента. Такъ, въ Ирбитскую ярмарку 1874 г. находившіеся тамъ иногородные купцы отправили къ Министру путей сообщенія депутацію по этому предмету. Въ томъ же году московское купечество обращалось съ адресами къ Министру финансовъ и къ Министру путей сообщенія, въ которыхъ просило именно о томъ, чтобы вопросы о сибирской и средне-азіатской желѣзныхъ дорогахъ были разсмотрѣны совокупно. Эти адресы вызваны были, съ одной стороны, тѣми свѣдѣніями, которыя собраны были многими купеческими фирмами о средне-азіатскихъ рынкахъ, и съ другой—изысканіями генерала Безносикова и высказаннымъ имъ мнѣніемъ въ пользу направленія желѣзной дороги отъ Екатеринбурга къ Ташкенту и далѣе. Въ числѣ лицъ, подписавшихъ адресы, находились: предсѣдатель московскаго мануфактурнаго совѣта *Рязановъ*, предсѣдатель биржеваго комитета *Т. Морозовъ*, старшина биржеваго комитета *Бостанжогло* и др.

Такимъ образомъ, популярность проекта желѣзной дороги отъ Оренбурга на Ташкентъ, по зрѣломъ его обсужденіи въ русскомъ обществѣ, мало по малу начала падать. Но замѣчательнѣе всего то, что самъ составитель этого проекта, Лессепсъ, отказался отъ него. Ближайшее ознакомленіе съ неблагопріятными условіями мѣстности, по которой должна была бы пролегать дорога по его первоначальному проекту, привело Лес-

сепса къ мысли связать средне-азіатскую желѣзную дорогу съ моимъ проектомъ *южнаго* направленія Сибирской желѣзной дороги. Въ 1873 году онъ сдѣлалъ въ этомъ смыслѣ оффиціальное заявленіе бывшему въ то время Министру путей сообщенія, графу Бобринскому, въ письмѣ изъ Парижа отъ 9 ноября, и просилъ его оказать ему содѣйствіе въ производствѣ изысканій по направленію отъ Екатеринбурга на Троицкъ, Ташкентъ и Самаркандъ. Въ письмѣ этомъ онъ, между прочимъ, говоритъ:

„Между разными проектами (направленія желѣзной дороги изъ Москвы до Ташкента) извѣстенъ одинъ подъ именемъ направленія полковника Богдановича, которое, хотя и держится менѣе прямой линіи, чѣмъ направленіе изъ Оренбурга, проектировавшееся мною первоначально, но представляетъ значительныя преимущества для русской торговли и для весьма важныхъ для Россіи сношеній ея съ Китаемъ и Среднею Азіею. Направленіе это идетъ чрезъ Нижній, Казань, Сарапулъ, Екатеринбургъ и проходитъ чрезъ богатыя минералами страны Урала. Изъ Екатеринбуга линія спускается чрезъ Троицкъ къ Ташкенту, при чемъ отъ нея можетъ идти отдѣльная вѣтвь на Тюмень и далѣе въ Сибирь“.

Съ тою-же цѣлью и отъ того-же 9 ноября 1873 г., Лессепсъ обращался съ письмомъ къ туркестанскому генералъ-губернатору К. П. фонъ-Кауфману, въ которомъ высказалъ заслуживающій полнаго нашего вниманія взглядъ свой на роль Россіи въ Средней Азіи и на важность желѣзной дороги для ея азіатскихъ владѣній. Вотъ отрывокъ изъ этого письма:

„Послѣ столькихъ завоевателей, овладѣвавшихъ этими странами (Средняя Азія) лишь для того, чтобы опустошать ихъ, Ваше Превосходительство являетесь первымъ, который именемъ своего Августѣйшаго Монарха покорилъ ихъ для того, чтобы вывести изъ варварства и доставить имъ благосостояніе. Пересѣченіе этихъ, почти неизвѣстныхъ, мѣстностей большимъ рельсовымъ путемъ послужитъ завершеніемъ Вашего дѣла. Этотъ путь не только явится для населенія этихъ странъ могущественнымъ средствомъ развитія, но откроетъ Рос-

сіи новые рынки и сдѣлается для нея неистощимымъ источникомъ богатства. Въ виду тѣхъ выгодъ, которыя извлекутъ изъ новаго пути преимущественно значительные внутренніе рынки, Москва и Нижній Новгородъ, а равнымъ образомъ и уральская промышленность, я обратился къ Его Сіятельству графу Бобринскому съ просьбою о разрѣшеніи мнѣ произвести предварительныя изысканія по линіи, которая, отдѣляясь въ Екатеринбургѣ отъ проектированной полковникомъ Богдановичемъ нижегородско-тюменской линіи, направится на Троицкъ, Сара-Су и Ташкентъ".

Дѣло сооруженія средне-азіатской желѣзной дороги вызвало къ себѣ большое сочувствіе и въ Европѣ. Разные проекты этой дороги обсуждались повсемѣстно въ коммерческихъ сферахъ и въ ученыхъ обществахъ. Въ 1873 году явился новый грандіозный планъ желѣзной дороги чрезъ Среднюю Азію со стороны Европейской Россіи, составленный извѣстнымъ путешественникомъ по Китаю, президентомъ берлинскаго географическаго общества, барономъ *Рихтгофеномъ*. Рихтгофенъ, впрочемъ, тоже какъ и Лессепсъ, имѣлъ въ виду болѣе западно-европейскіе интересы, а потому и смотрѣлъ на средне-азіатскую желѣзную дорогу, какъ на транзитный путь для Европы, но только уже не къ Индіи, а къ Китаю. Отдавая полную справедливость задуманному Рихтгофеномъ проекту, который можетъ во всѣхъ отношеніяхъ соперничать съ проектомъ Лессепса, я отношу его, однако же, къ числу тѣхъ замысловъ, для осуществленія которыхъ не наступило еще время; но тѣмъ не менѣе и у этого ученаго мы находимъ весьма основательные доводы въ пользу того мнѣнія, что начальный пунктъ для средне-азіатской желѣзной дороги долженъ быть взятъ не въ Оренбургѣ, а со стороны Сибири. Рихтгофенъ полагаетъ, что линія отъ Троицка до Ташкента неизбѣжно дастъ отъ себя линію въ Китай, который, какъ рынокъ, важнѣе для Россіи, чѣмъ Индія. Сибирско-средне-азіатская дорога, рано или поздно, непремѣнно станетъ магистральною линіею всей азіатской желѣзно-дорожной сѣти, которая будетъ приводить въ непосредственное сообщеніе бассейны Атлантическаго, Индійскаго и Тихаго океановъ.

Затѣмъ, въ бытность мою въ Парижѣ на ученомъ конгрессѣ въ 1875 году, извѣстный своими учеными трудами предсѣдатель вѣнскаго географическаго общества, *Гохштеттеръ*, высказался въ одномъ изъ засѣданій конгресса относительно средне-азіатской желѣзной дороги въ смыслѣ проекта Рихтгофена, что екатеринбурго-ташкентская линія должна послужить главною артеріею для сношеній Европы съ Китаемъ. Это заключеніе онъ основываетъ на сдѣланныхъ имъ самимъ изслѣдованіяхъ путей отъ отдаленныхъ частей Сибири до Нижняго и по всей Средней Азіи.

Такое несомнѣнно важное значеніе средне-азіатской дороги для нашего отечества въ экономическомъ и политическомъ отношеніяхъ признавалось въ то время, когда граница русскихъ средне-азіатскихъ владѣній находилась на Сыръ-Дарьѣ. Но съ того времени владѣнія Россіи и ея вліяніе въ Средней Азіи значительно расширились. Наконецъ, въ недавнее время совершилось событіе, полное міроваго значенія: русскія и британскія власти въ Азіи стали лицомъ къ лицу на Аму-Дарьѣ. Поэтому, въ настоящее время необходимость соединенія нашего туркестанскаго края съ Европейскою Россіею посредствомъ желѣзной дороги ощущается несравненно сильнѣе, чѣмъ нѣсколько лѣтъ тому назадъ. Посредствомъ желѣзной дороги въ Среднюю Азію мы охранимъ тамъ и наши торговые, и наши политическіе интересы. Вотъ почему въ настоящее время, по моему крайнему убѣжденію, не новыя пренія слѣдуетъ возбуждать по вопросу о средне-азіатской желѣзной дорогѣ, который уже довольно обсуждался въ теченіи четырнадцати лѣтъ и у насъ въ Россіи, и въ Европѣ, въ коммерческомъ и въ ученомъ мірѣ, въ періодической печати и въ отдѣльныхъ трудахъ, составившихъ цѣлую литературу. Мнѣ кажется, время преній по вопросу объ этой желѣзной дорогѣ— миновало, такъ какъ вопросъ уже исчерпанъ, и южное направленіе Сибирской желѣзной дороги на Екатеринбургъ получило Высочайшую санкцію. Никакія новыя экспедиціи, предпринимаемыя съ цѣлію изслѣдованія пустынныхъ и песчаныхъ пространствъ между Оренбургомъ и Ташкентомъ, какъ кратчайшей линіи для

будущей желѣзной дороги, не принесутъ другихъ свѣдѣній, кромѣ тѣхъ, которыя уже имѣются о нихъ. Какъ на самое высокое доказательство справедливости мнѣнія всѣхъ тѣхъ, которые уже нѣсколько лѣтъ назадъ признали направленіе отъ Екатеринбурга на Ташкентъ болѣе соотвѣтствующимъ цѣлямъ желѣзной дороги, мы укажемъ на то обстоятельство, что степи за Оренбургомъ, по направленію къ Ташкенту, остаются и теперь такою же пустынею, какою онѣ были въ то время, когда начались первыя изслѣдованія путей для желѣзной дороги, между тѣмъ какъ, наоборотъ, мѣстность отъ Троицка до Ташкента, изобилующая водою, а мѣстами и лѣсомъ, въ высшей степени плодородная, производящая превосходные сорта пшеницы (бѣлотурки), уже покрылась во многихъ мѣстахъ русскими поселеніями, которыя, по отзывамъ очевидцевъ, находятся въ прекрасномъ положеніи.

Если Общество для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ, пользуясь дарованнымъ ему правомъ споспѣшествовать правительству въ разрѣшеніи разныхъ государственныхъ вопросовъ, близко касающихся русскихъ торгово-промышленныхъ интересовъ, возбудило вновь вопросъ о средне-азіатской желѣзной дорогѣ, то я всей душею желаю, чтобы это сдѣлано было не съ цѣлью только поговорить объ этомъ предметѣ, а именно съ цѣлью стремиться содѣйствовать къ скорѣйшему осуществленію средне-азіатской желѣзной дороги, чтобы сдѣлать ее путемъ къ нашему обогащенію и орудіемъ для поддержанія и упроченія славы русскаго имени въ Азіи.

Примите и проч. *Е. Богдановичъ.*

---

39. Передовая статья „Московскихъ Вѣдомостей“ отъ 10 Августа 1880 года, № 220.

Усердный ходатай за Сибирскую желѣзную дорогу, генералъ-маіоръ Богдановичъ, только что окончилъ предпринятую имъ въ интересахъ этой дороги поѣздку до конечнаго ея пункта въ Сибири, до Артамоновской пристани на рѣкѣ Тоболѣ. Многолѣтній вопросъ о Си-

бирской дорогѣ такъ затянулся, что матеріалы, служившіе для сужденій о ней, неизбѣжно должны были устарѣть. Г. Богдановичъ рѣшился на мѣстѣ провѣрить, освѣжить и дополнить эти матеріалы и вновь прислушаться къ заявленіямъ о промышленныхъ, торговыхъ и иныхъ интересахъ, тѣсно связанныхъ съ дѣломъ, составляющимъ предметъ его постоянныхъ заботъ. Съ результатами его 5.000, почти 6.000 верстной поѣздки читатели могли отчасти познакомиться изъ ряда телеграммъ какъ въ нашей, такъ и въ другихъ газетахъ. *) Факты, заявленные въ этихъ телеграммахъ, свидѣтельствуютъ, что соединеніе центральной Россіи съ Сибирью рельсовымъ путемъ становится дѣломъ безотлагательной необходимости. Это общее убѣжденіе всѣхъ близко знакомыхъ съ положеніемъ дѣлъ на нашемъ Востокѣ. Постройка южной Сибирской дороги никогда еще не вызывалась болѣе настоятельными требованіями, не только для развитія внутренняго благосостоянія обширной страны, но и для успѣха мѣръ въ случаѣ особыхъ усложненій. Такъ высказался недавно главный начальникъ Западной Сибири, генералъ-адъютантъ Казнаковъ, и въ томъ же смыслѣ высказываются представители всевозможныхъ интересовъ разныхъ мѣстъ, лежащихъ по линіи Сибирской дороги, въ многочисленныхъ ходатайствахъ объ ея сооруженіи, съ которыми въ послѣднее время обращаются они то къ тѣмъ, то къ другимъ представителямъ высшей администраціи.

Подъ „особыми усложненіями", о которыхъ идетъ рѣчь въ цитированной тюменской телеграммѣ, и которыя заставляютъ сожалѣть, что Сибирская дорога донынѣ не построена, разумѣются, конечно, возникшія въ послѣднее время недоразумѣнія съ Китаемъ, уже вызвавшія отправку въ Тихій океанъ многихъ судовъ русскаго военнаго флота. Кромѣ посылки эскадры въ китайскія воды эти недоразумѣнія могутъ потребовать сосредоточенія бо̀льшихъ или меньшихъ военныхъ силъ и на сухопутной русско-китайской границѣ. Транспортировка войскъ къ этой границѣ въ самой Сибири

---

*) Телеграммы эти помѣщены во II Отдѣлѣ настоящей книги.

облегчается достаточно широкимъ развитіемъ пароходства на сибирскихъ водахъ. Въ теченіе немногихъ лѣтъ оно сдѣлало большіе успѣхи. Въ Тюмени, гдѣ на берегу рѣки Туры строятся изъ русскихъ матеріаловъ пароходы и морскія шхуны, могутъ быть собраны имѣющіеся уже на лицо 46 пароходовъ; эти пароходы и буксируемыя ими баржи, не встрѣчающіе при плаваніи вверхъ по Иртышу до самаго озера Зайсана никакихъ препятствій, могли бы, по разсчетамъ пароходчиковъ, безпрепятственно перевезти изъ Тюмени въ самую глубь Южной Сибири, въ двухмѣсячный срокъ. стотысячную армію. Доставка подобной арміи въ Тюмень изъ Казанскаго и другихъ военныхъ округовъ, при существованіи Сибирской чугунки, не представляла бы затрудненій.

Обстоятельства дѣлаютъ нынѣ ощутительными неудобства въ военномъ отношеніи къ какимъ привела слишкомъ долгая отсрочка постройки Сибирской желѣзной дороги, устанавливающей прямую связь Западно-Сибирскаго и Казанскаго съ Московскимъ и прочими военными округами. Но въ экономическомъ отношеніи неудобства этой отсрочки еще ощутительнѣе. Раздаются громкія жалобы на дороговизну хлѣба и мяса. А между тѣмъ, въ то же время, какія цѣны стоятъ въ обширномъ зауральскомъ районѣ?—Рожь въ Томскомъ и Бійскомъ округахъ стоитъ всего 25 коп., тогда какъ на пристаняхъ Волги и Камы цѣнится около рубля. Самарская и Саратовская губерніи страдаютъ отъ неурожая, а во многихъ мѣстностяхъ южной Сибири недостаетъ рукъ для уборки зерна съ полей. Послѣдняя зима была тяжела для южно-сибирскаго степнаго скотоводства: скотъ тамъ поднялся въ цѣнѣ, и несмотря на то говядина продается въ Тюмени по 1 р. 20 к. за пудъ, т. е. 3 к. фунтъ. По приведеннымъ примѣрамъ можно судить: какимъ уравнителемъ цѣнъ на первыя жизненныя потребности была бы Сибирская дорога. Не одними только мѣстными интересами тѣхъ районовъ, которые имѣетъ прорѣзать эта дорога, какъ они ни обширны, опредѣляется ея значеніе. Мало того, что она призоветъ къ новой жизни и Сибирь, и восточный берегъ Волги, связавъ съ центромъ государства изобилующій минеральными богатствами Уралъ, и плодо.

носныя земли за Ураломъ и за Волгой, Сибирская дорога обѣщаетъ произвести благодѣтельный переворотъ въ ходѣ какъ внутренней, такъ и внѣшней нашей торговли. Нашъ Востокъ имѣетъ для Россіи значеніе едва ли меньшее того, какъ для Америки имѣетъ ея „дальній Западъ". Безъ огромной массы сырыхъ продуктовъ, какую даетъ этотъ далекій Западъ для заграничнаго отпуска, конкурренція Америки не имѣла бы для насъ того опаснаго характера, какой получила въ послѣдніе годы. Но не отъ того ли, между прочимъ, оказывается эта конкурренція столь тяжкою для насъ, что ведется она съ нашей стороны только частью государства, снабженною желѣзнодорожною сѣтью, между тѣмъ какъ другая часть не принимаетъ во всемірномъ торговомъ движеніи почти никакого участія, будучи лишена средствъ для перевозки своихъ обильныхъ и цѣнныхъ, но громоздкихъ продуктовъ.

Понятны и вполнѣ уважительны соображенія почему, при сооруженіи нашей желѣзнодорожной сѣти, ставились на первую очередь линіи, соединяющія центръ страны съ ея западными и южными морскими и сухопутными границами. Но послѣ того, какъ главнѣйшія изъ этихъ линій были построены, взоры естественно должны были чаще и чаще обращаться съ запада на востокъ, къ магистральной линіи, имѣющей современемъ прорѣзать Сибирь. Первая ея часть, линія, которая соединила бы бассейнъ Волги съ бассейномъ Оби, уже съ шестидесятыхъ годовъ стала предметомъ ходатайствъ со стороны представителей не мечтательныхъ, а дѣйствительныхъ экономическихъ интересовъ. И чѣмъ болѣе подвигались обсужденія и изслѣдованія направленія, въ какомъ дорога должна быть построена, тѣмъ яснѣе становилась и ея государственная важность, и настоятельная неотложность ея постройки. Но судьба этой дороги и всѣхъ связанныхъ съ нею интересовъ не была счастливая. Разрѣшались и строились, при громадныхъ казенныхъ затратахъ, дороги не только второстепеннаго, но и третьестепеннаго значенія, а Сибирская дорога не шла далѣе проектовъ.

Извѣстны безконечные споры о направленіи, какое слѣдуетъ для нея избрать. Шла сильная агитація про-

тивъ установленнаго вѣками направленія, на которомъ успѣли образоваться важные экономическіе центры, сгруппировавшіе вокругъ себя массу экономическихъ интересовъ; дѣлались всевозможныя усилія направить дорогу по безлюднымъ дебрямъ. Въ спорахъ, къ которымъ вела эта агитація, вопросъ о направленіи Сибирской дороги былъ, подъ конецъ, разъясненъ. Въ этихъ спорахъ прошло десять лѣтъ. Наконецъ, вопросъ о направленіи былъ окончательно разрѣшенъ въ засѣданіи Совѣта Министровъ 18 декабря 1875 года, въ предсѣдательствѣ самого Государя Императора; принято южное направленіе, отъ Нижняго на Казань и Екатеринбургъ до системы большихъ судоходныхъ сибирскихъ рѣкъ. Но вотъ уже скоро пять лѣтъ, какъ вопросъ о направленіи рѣшенъ безповоротно и поставленъ внѣ спора, а Сибирская дорога по прежнему остается только въ проектѣ и не сдѣлано ни шага къ его осуществленію. Отчасти затормозили дѣло Восточныя замѣшательства и послѣдовавшая за ними война. Но вотъ прошло уже не мало времени и по заключеніи міра...

Въ числѣ многихъ обстоятельствъ, побуждающихъ поторопиться этимъ давно рѣшеннымъ дѣломъ, нельзя не отмѣтить, между прочимъ, соображеній, сходныхъ съ тѣми, которыя ускорили приступъ къ постройкѣ Московско-Смоленской дороги. Какъ извѣстно, въ виду неурожая, постигшаго Смоленскую губернію, правительство разрѣшило мѣстнымъ земствамъ немедленно начать земляныя работы по сооруженію полотна для проектировавшейся тогда Московско-Смоленской дороги, съ отпускомъ изъ казны необходимыхъ денежныхъ средствъ. Это было серьезною помощью бѣдствовавшему населенію, и притомъ помощью въ наилучшей формѣ. Въ подобной же помощи нуждаются нынѣ населенія въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ, прилегающихъ къ Сибирской дорогѣ. Между прочимъ, экстренное Симбирское губернское собраніе постановило 11 іюля ходатайствовать о скорѣйшемъ открытіи работъ на Нижегородско-Казанскомъ участкѣ этой линіи, въ виду необходимости дать населенію Симбирской губерніи заработокъ по случаю неурожая нынѣшняго года, а также по случаю неуро-

жаевъ въ низовьяхъ Волги, гдѣ Симбирцы находили заработки въ прежніе годы. Скорѣйшее открытіе работъ на названномъ участкѣ представляется губернскому земству тѣмъ болѣе необходимымъ, что утвержденное направленіе захватываетъ сѣверные уѣзды Симбирской губерніи. Нельзя не пожелать, чтобъ это ходатайство увѣнчалось полнымъ успѣхомъ.

---

40. Передовая статья „Московскихъ Вѣдомостей" отъ 14 Августа 1880 г. (№ 225).

Нѣсколько дней тому назадъ, въ № 220 *Московскихъ Вѣдомостей*, мы упомянули, что ко многимъ представителямъ высшей администраціи въ послѣднее время вновь стали поступать настоятельнѣйшія ходатайства о постройкѣ Сибирской дороги, идущія отъ представителей экономическихъ интересовъ важнѣйшихъ пунктовъ, лежащихъ по ея утвержденному направленію. Телеграмма изъ Нижняго-Новгорода, отъ 12 августа (см. *Моск. Вѣд.* № 223), сообщила отвѣтъ, послѣдовавшій на одно изъ такихъ ходатайствъ, шедшее отъ жителей Тюмени, праздновавшихъ недавно трехсотлѣтіе основанія своего города. Мало утѣшительнаго найдутъ они въ этомъ отвѣтѣ. Тяжелое впечатлѣніе произведетъ онъ и вообще на всѣхъ непосредственно заинтересованныхъ въ дѣлѣ, на всѣхъ понимающихъ государственную важность такой желѣзнодорожной линіи, какова Сибирская.

Эта дорога не принадлежитъ къ числу тѣхъ, относительно коихъ нужно доказывать, что ихъ дѣйствительно слѣдуетъ строить, и разсуждать, какому направленію должно быть отдано предпочтеніе. Давнымъ давно рѣшено, что эта дорога въ высшей степени необходима, давнымъ давно опредѣлено и утверждено Высочайшею Властью самое ея направленіе. Въ этихъ отношеніяхъ нѣтъ ни малѣйшихъ недоумѣній и разногласій между тѣми, кто ходатайствуетъ о постройкѣ дороги и тѣми, къ кому эти ходатайства обращаются. Весь вопросъ тутъ только во времени, когда наконецъ будетъ приступлено къ исполненію давно состоявшагося окончательнаго, безапелляціоннаго рѣшенія. Какіе же виды открываетъ

на этотъ счетъ отвѣтъ, данный на Тюменское ходатайство?

Къ постройкѣ Сибирской дороги будетъ приступлено: 1) когда это позволятъ средства Государственнаго Казначейства, 2) когда будетъ окончено приведеніе въ порядокъ существующихъ желѣзныхъ дорогъ и 3) когда будетъ окончено сооруженіе тѣхъ линій, которыя настоятельно требуются нуждами отечественной торговли, промышленности и земледѣлія....

Послѣднее изъ этихъ трехъ условій, отъ которыхъ въ зависимость ставится приступъ къ постройкѣ Сибирской дороги, особенно поразительно. Очередь до нея дойдетъ послѣ того, когда будутъ построены линіи, настоятельно требуемыя нуждами отечественной торговли, промышленности и земледѣлія. Но развѣ безчисленныя ходатайства о ней, непрестанно возобновлявшіяся въ теченіе долгаго ряда лѣтъ, не вызываются именно этими нуждами, и развѣ нужды эти не настоятельны? О какой изъ другихъ линій представители торговли и промышленности высказывались съ такою силой и убѣдительностью, какъ о сибирской, отъ какой ожидали больше пользы? „Соединеніе Сибири съ Москвой посредствомъ желѣзной дороги“, читаемъ въ одномъ изъ адресовъ, представленныхъ по этому дѣлу торгующимъ на Нижегородской ярмаркѣ купечествомъ, „составляетъ настоятельную и неотложную необходимость *для всей внутренней торговли Имперіи* и для торговыхъ сношеній нашихъ съ Китаемъ и средне-азіатскими государствами“. Въ томъ же смыслѣ постоянно высказывались и купечество, торгующее на первой послѣ Нижегородской, Ирбитской ярмаркѣ, и весь торговый и промышленный міръ Москвы, Казани, Екатеринбурга, разныхъ городовъ Западной и Восточной Сибири. „Отдаленность Сибири отъ центра Россіи“, писалъ еще въ 1869 году бывшій генералъ-губернаторъ Западной Сибири, покойный генералъ-адъютантъ Хрущовъ, „составляетъ главнѣйшую причину слабаго развитія этого края, богатаго всякаго рода естественными произведеніями. Одна только желѣзная дорога отъ рѣчной системы Западной Сибири до Москвы можетъ развить въ немъ торгово-промышленную дѣятельность и обезпечить его въ

политическомъ отношеніи"... Какія же это линіи, предъ которыми, по своему торгово-промышленному значенію, должна отступить на второй планъ Сибирская, имѣющая соединить такіе пункты какъ Москва, средоточіе мануфактурной дѣятельности, Нижній, съ его ярмаркой, Казань, съ ея фабриками и заводами, Екатеринбургъ, съ его горнозаводскимъ значеніемъ, наконецъ Тюмень, уже нынѣ важный рѣчной портъ обширной Обской системы,—портъ, которому не достаетъ только желѣзной дороги, чтобы стать складочнымъ мѣстомъ продуктовъ земледѣлія и скотоводства необъятныхъ и богатѣйшихъ полей и пастбищъ Южной Сибири? Но если и есть линіи столь же настоятельно нужныя, какъ и Сибирская, почему не приступить къ ихъ постройкѣ одновременно, подобно тому, какъ это было сдѣлано, напримѣръ, относительно Оренбургской, Уральской Горнозаводской, Фастовской и Привислянской желѣзныхъ дорогъ? Вообще, какъ-то даже странно и говорить объ опредѣленіи очереди для постройки Сибирской дороги въ виду того, что еще десять лѣтъ тому назадъ, въ 1870 году, она, будучи внесена въ сѣть предположенныхъ къ постройкѣ дорогъ, тогда же, по Высочайше утвержденному журналу Комитета желѣзныхъ дорогъ, была поставлена *на первую очередь* и признана „самонужнѣйшею"....

Но и помимо всякихъ очередей, долго еще придется ждать сооруженія этой *самонужнѣйшей* дороги, если ему должно предшествовать приведеніе въ полный порядокъ уже существующей желѣзнодорожной сѣти. Это важное дѣло несомнѣнно потребуетъ не только энергическаго, но и многолѣтняго труда для своего совершенія. Не мало трудились надъ нимъ и до учрежденія спеціально съ означенною цѣлію особой высшей желѣзнодорожной коммиссіи, затѣмъ и самая эта коммиссія существуетъ вотъ уже болѣе четырехъ лѣтъ, а сдѣлано пока еще очень мало и пройдетъ конечно много лѣтъ, пока вся болѣе чѣмъ двадцатитысячеверстная сѣть перестроится, какъ слѣдуетъ. Неужели же на все это время всякое дальнѣйшее развитіе сѣти должно совершенно пріостановиться? Неужели то, что старыя дороги не удовлетворительны, есть достаточный предлогъ совсѣмъ не проводить хорошихъ новыхъ до-

рогъ тамъ, гдѣ онѣ представляются особенно необходимыми? Нѣтъ сомнѣнія, что интересы, страдающіе отъ неудовлетворительнаго состоянія разныхъ желѣзныхъ дорогъ, весьма уважительны; но менѣе ли уважительны интересы, страдающіе отъ неимѣнія никакого, ни хорошаго, ни посредственнаго рельсоваго пути между Нижнимъ и Сибирью?

Лишь положительный недостатокъ финансовыхъ средствъ могъ бы служить достаточнымъ оправданіемъ отсрочекъ въ постройкѣ этого пути. Если средства Государственнаго Казначейства не позволяютъ приступить къ этому важному желѣзнодорожному предпріятію, нечего дѣлать, должно смириться и терпѣливо ожидать, когда финансовыя обстоятельства измѣнятся къ лучшему. Но можно ли сказать, что нынѣшнія средства казны не позволяютъ ей приступить къ постройкѣ Сибирской дороги? Во много ли худшемъ положеніи находятся ея финансы нынѣ, чѣмъ въ то время, когда шло сооруженіе уже построенныхъ дорогъ? Всѣ оффиціальные отчеты о нашемъ финансовомъ положеніи свидѣтельствуютъ, что никакого серьезнаго ухудшенія въ финансахъ нѣтъ. Притомъ, дороги строятся не на бюджетныя средства, а на деньги, добываемыя кредитомъ, и успѣхъ послѣдняго, майскаго желѣзнодорожнаго займа показалъ, что съ этой стороны никакихъ препятствій серьознымъ желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ не имѣется. На бюджетъ ложатся только приплаты по гарантіи въ случаѣ малодоходности дороги. Но Сибирская дорога не обѣщаетъ быть малодоходною. Если бы даже доходы ея и оказались въ первые годы недостаточными для покрытія процентовъ на затраченный капиталъ. казна и въ такомъ случаѣ все-таки не осталась бы въ накладѣ. Не слѣдуетъ забывать огромнаго финансоваго значенія желѣзныхъ дорогъ, ихъ свойства усиливать податныя силы населенія тѣхъ районовъ, на которые простирается ихъ вліяніе. Тотъ бюджетъ, который нынѣ выноситъ страна, былъ бы ей не по силамъ, если бы не было сооружено существующей желѣзнодорожной сѣти. А Сибирская дорога принадлежитъ именно къ числу наиболѣе обѣщающихъ въ этомъ отношеніи, судя по тѣмъ обширнымъ и богато одарен-

нымъ областямъ, чрезъ которыя она пройдетъ и которымъ дастъ жизнь, и по тому конечному пункту, до котораго должна быть доведена. Это не какая-нибудь Оренбургская дорога, упирающаяся въ безплодныя и безводныя степи. За Тюменью лежитъ богатый край великаго бассейна Иртыша и Оби, имѣющій всѣ данныя къ тому, чтобы получить значеніе сходное съ тѣмъ, какое имѣетъ въ Европейской Россіи бассейнъ Волги. Оживить этотъ край въ экономическомъ отношеніи значитъ усилить вмѣстѣ съ тѣмъ и источники государственныхъ доходовъ.

---

41. Journal des Débats о Сибирской дорогѣ.

20 сентября 1880 года во всѣхъ газетахъ была напечатана слѣдующая телеграмма „Международнаго телеграфнаго агентства изъ Парижа: „Journal des Débats“, говоря сегодня о сибирской желѣзной дорогѣ, замѣчаетъ, что дорога эта составляетъ осуществленіе грандіознаго предпріятія, достойнаго XIX-го вѣка. Европа протягиваетъ руку Азіи, причемъ открываются обширные новые экономическіе, промышленные и торговые горизонты. Газета указываетъ на преимущества, которыя, съ точки зрѣнія международныхъ интересовъ, эта парижско-пекинская линія имѣетъ надъ индоевропейскою линіей, которая всегда будетъ только англійскою линіей. Газета напоминаетъ также, что генералъ Богдановичъ, который такъ много потрудился въ пользу этого предпріятія, еще въ 1875 году изложилъ, на географическомъ конгрессѣ въ Парижѣ, свой проектъ, единодушно одобренный членами конгресса и французскою печатью. Въ заключеніе, газета высказываетъ сожалѣніе, что постройка всей линіи сибирской желѣзной дороги не предпринимается сразу.

---

42. Рѣшеніе Комитета Министровъ 23 Сентября 1880 года.

Въ № 1643 „Новаго Времени“, отъ 24 Сентября 1880 года, читаемъ: „Въ городѣ быстро распространился

слухъ, что сегодня въ засѣданіи Комитета Министровъ рѣшенъ вопросъ *о постройкѣ участка сибирской желѣзной дороги* отъ Екатеринбурга до Тюмени.

«Министерство финансовъ въ своемъ докладѣ представило нѣкоторые доводы противъ немедленнаго осуществленія сооруженія, въ виду незаконченной еще либераціи послѣднихъ желѣзнодорожныхъ займовъ. Послѣ обстоятельныхъ и категорическихъ разъясненій г. министра внутреннихъ дѣлъ, графа Лорисъ-Меликова, и г. министра государственныхъ имуществъ, свѣтлѣйшаго князя Ливена, Комитетъ Министровъ *единогласно* призналъ необходимость немедленнаго приступа къ постройкѣ. При этомъ постановлено произвести сооруженіе дороги на казенныя средства. Товарищъ министра финансовъ г. Бунге, замѣнявшій министра финансовъ за отсутствіемъ генерала Грейга, изучающаго положеніе свекло-сахарнаго производства, какъ слышно, заявилъ, что рессурсы наши и кредитъ Россіи не позволяютъ сомнѣваться, чтобы сооруженіе, требующее нѣсколькихъ милліоновъ, могло встрѣтить препятствіе въ недостаткѣ денегъ».

---

43. Къ вопросу о Сибирской желѣзной дорогѣ.

(Письмо въ редакцію «Новаго Времени»—«Новое Время» 1880 г., № 1711).

Казалось бы, вопросъ о сибирской желѣзной дорогѣ или, вѣрнѣе, о ея направленіи на столько уже разъясненъ, что его можно бы зачислить въ разрядъ окончательно разрѣшенныхъ вопросовъ. Въ теченіе послѣднихъ 15 лѣтъ столько исписано бумаги по этому вопросу, столько разсмотрѣно ученыхъ и департаментскихъ докладовъ, столько состоялось преній и произносилось рѣчей, что, пожалуй, ничего уже не остается новаго ни для пера, ни для живого слова. Тѣмъ менѣе можно было ожидать возобновленія полемики по этому дѣлу *именно теперь*, послѣ того, какъ Высочайшая воля, 29-го августа нынѣшняго года, осчастливила Сибирь повелѣніемъ о безотлагательномъ сооруженіи головного

Екатеринбурго-Тюменскаго участка южной сибирской желѣзной дороги... А между тѣмъ надняхъ появилась статейка т. Хитрова, напечатанная въ № 1697 вашей уважаемой газеты и имѣющая претензію вновь выдвинуть на сцену давно избитый и забытый вопросъ о мнимыхъ преимуществахъ ирбитскаго направленія предъ тюменскимъ.

Прочтя это измышленіе больной фантазіи не въ мѣру ревностнаго защитника узенькихъ мѣстныхъ интересовъ, я вовсе не имѣлъ въ виду вступать въ какую либо полемику съ ревнителемъ скромненькой и бѣдненькой Ирбити; но обстоятельства, которыя я сейчасъ выясню, заставляютъ меня просить васъ, г. редакторъ, о помѣщеніи моего настоящаго письма. Вызвано оно тѣмъ, что искренніе доброжелатели мои, то есть поборники мысли, мною защищаемой, ставятъ мое молчаніе мнѣ въ упрекъ. „Всякій ударъ неотраженный—говорятъ они—можетъ поколебать убѣжденія, конечно, не людей, спеціально знающихъ дѣло, а людей, спеціально никакого дѣла незнающихъ; изъ этого составляется говоръ, изъ говора—молва и тогда самая яркая истина можетъ отуманиться, хотя на время“. Замѣчаніе это мнѣ показалось справедливымъ тѣмъ болѣе, что почти одновременно съ появленіемъ въ вашей газетѣ литературнаго произведенія г. Хитрова, — въ другой газетѣ былъ напечатанъ перечень фантастическихъ доводовъ, привезенныхъ въ Петербургъ изъ Ирбити особою депутаціею, являвшеюся въ столицу хлопотать о томъ, чтобы сибирскую дорогу вели не по направленію, избранному Высочайшею волею, а по линіи, которая приходилась бы по вкусу какимъ нибудь четыремъ тысячамъ жителямъ бѣднаго и заброшеннаго городка Ирбити.

Полемика словъ безсильна предъ краснорѣчіемъ фактовъ;—поэтому я буду отвѣчать только фактами на многословные доводы, какъ г. Хитрова, такъ и ирбитской депутаціи.

Самый вѣскій доводъ противниковъ Высочайше утвержденнаго направленія сибирской дороги опирается на томъ, будто бы р. Ница, на которой стоитъ Ирбить, настолько же судоходна, какъ и Тура подъ Тюменью.

Во время моихъ поѣздокъ въ Сибирь, я имѣлъ возможность изслѣдовать рѣчку Ницу на протяженіи 80 верстъ. Какъ всѣ горныя рѣчки, Ница можетъ быть судоходна лишь первую весеннюю пору, когда таетъ снѣгъ; но о постоянной судоходности ея, о возможности пользоваться ею для коммерческаго движенія судовъ въ теченіе, по крайней мѣрѣ, шести мѣсяцевъ—объ этомъ не можетъ быть и рѣчи. Я самъ видѣлъ, какъ корова спокойно и не чуя никакой опасности, прошла эту судоходную рѣку въ бродъ... Что же касается р. Туры подъ Тюменью, то (не во гнѣвъ будь сказано г. Хитрову) въ отчетѣ „Высочайше учрежденной коммиссіи по изслѣдованію вопроса о выгоднѣйшемъ направленіи уральской желѣзной дороги", состоявшей изъ такихъ авторитетныхъ лицъ, какъ академикъ Гельмерсенъ, инженеры путей сообщенія: Соболевскій, Казнаковъ и профессоръ горный инженеръ Меллеръ, между прочимъ, константированъ слѣдующій фактъ (стр. 9):

„Возникшее въ печати мнѣніе о мелководности р. Туры, на которой стоитъ Тюмень, и необходимости продолженія линіи къ сел. Артамонову, до р. Тобола, побудило коммиссію обслѣдовать Туру, причемъ оказалось, что рѣка эта, по спокойному своему теченію, хотя мѣстами извилистому, представляетъ *всѣ нужныя условія для развитія по ней постояннаго пароходства во все лѣто*, но съ осадкою паровыхъ судовъ, въ низкія воды, не свыше 3 футъ, а какъ подобные плоскодонные пароходы уже изготовлены въ Тюмени въ 1870 году, то и остается считать возникшее въ печати сомнѣніе окончательно разрѣшеннымъ".

Г. Хитровъ въ своей статьѣ беззастѣнчиво утверждаетъ, что въ навигацію 1880 г. даже пассажирскіе пароходы не доходили болѣе 120 верстъ до Тюмени отъ Тобольска. Между тѣмъ, въ іюлѣ нынѣшняго же года я самъ видѣлъ на Турѣ подъ Тюменью весьма оживленную картину бойкаго пароходнаго движенія. Къ этому личному заявленію я, пожалуй, могу присовокупить слѣдующую депешу отъ 14 ноября, за № 648, полученную мною отъ тюменскаго городского головы, г. Подаруева:

„Не смотря на сильнѣйшее мелководіе, какого не

было двадцать лѣтъ, нынѣшнимъ лѣтомъ работали по Турѣ до самой Тюмени слѣдующіе пароходы: „Игнатовъ", „Константинъ", „Николай", „Дмитрій", „Ялотуровецъ", „Надежда" и пароходы компаній Курбатова, Плотникова, Тецкова, Колманова и Шангина.„

Покончивъ съ Турою и Ницою, перехожу къ оцѣнкѣ второго довода противниковъ Высочайше утвержденнаго направленія сибирской дороги—довода, зиждущагося на необыкновенномъ значеніи Ирбити. По ихъ словамъ, Ирбитъ—что-то очень важное въ экономическомъ отношеніи. На самомъ же дѣлѣ, Ирбитъ—маленькій городокъ, живущій торговою жизнію только одинъ мѣсяцъ (ярмарочный) въ году и представляющій не болѣе, какъ случайный рынокъ. Въ остальные же 11 мѣсяцевъ—это захолустье, какихъ много на Руси и къ тому же захолустье опустѣвшее, занятое лишь охраною своихъ на глухо заколоченныхъ ярмарочныхъ построекъ. По засвидѣтельствованію Высочайше учрежденной коммиссіи, на которую я уже ссылался выше:

„Ирбитъ не ведетъ постоянной торговли и только оживляется во время ярмарки; на ирбитскую ярмарку свозится всего около 1 милл. пуд. разныхъ грузовъ; ярмарочные обороты простираются до 60 милл. руб., преимущественно въ видѣ окончательныхъ разсчетовъ по сдѣлкамъ предшествовавшей нижегородской ярмарки и другихъ рынковъ" (стр. 9).

Идемъ далѣе. Въ „доводахъ" ирбитской депутаціи хлѣбопашество Камышловскаго уѣзда представляется ничтожнымъ и совершенно незначущимъ; на проведеніе же рельсоваго пути по ирбитскому направленію указывается, какъ на средство обезпечить продовольствіе не только уральскихъ заводовъ, но и чуть ли не всего сѣвера Россіи. На сколько основательно и правдиво *такое* мнѣніе, могутъ показать труды той же Высочайше учрежденной коммиссіи по изслѣдованію вопроса о выгоднѣйшемъ направленіи уральской дороги. По мнѣнію этой вполнѣ компетентной коммиссіи:

„Камышловскій уѣздъ представляетъ богатѣйшую черноземную земледѣльческую полосу, относительно весьма населенную и служащую житницею заводскаго населенія средняго и сѣвернаго Урала" (стр. 10).

Ирбитская депутація смѣло заявляетъ, что между Нижнимъ Тагиломъ и Ирбитомъ уже въ настоящее время имѣется 16½ милл. пуд. груза; на участкѣ же между Екатеринбургомъ и Тюменью она насчитываетъ только хлѣбный грузъ въ 1½ милл. пуд., да 200.000 ведеръ спирта. Безцеремонность подобныхъ „статистическихъ“ указаній и сопоставленій наглядно доказывается тѣми же изслѣдованіями вышеупомянутой коммиссіи, по словамъ которой между Екатеринбургомъ и Тюменью пройдетъ грузовъ слишкомъ 17½ милл. пудовъ (*см. таблицы, приложенные къ отчету коммиссіи*).

Ирбитскіе депутаты придаютъ, повидимому, огромное значеніе тому, что дорога отъ Нижняго Тагила въ Ирбитъ пройдетъ черезъ салдинскіе и алапаевскіе заводы. Насколько могутъ въ подобныхъ случаяхъ депутаты и разные ходатаи преувеличивать истинное значеніе дѣла, видно, между прочимъ, изъ слѣдующей оцѣнки, данной тою же Высочайше учрежденною коммиссіею (*см. отчетъ, стр. 7*):

„Коммиссія, хотя и находила, что проведеніе линіи желѣзной дороги отъ нижне-тагильскаго завода черезъ заводы салдинскіе и алапаевскіе, могло бы представить значительную пользу для этихъ заводовъ, но таковой путь имѣлъ бы значеніе *только мѣстной*, а не общей горнозаводской потребности, а потому коммиссія пришла къ заключенію, что направленіе на востокъ отъ Урала должно *предпочтительно подчиняться потребностямъ транзита*“.

Рядомъ съ этимъ послѣднимъ доводомъ, тѣ же депутаты, желая придать своей линіи возможно большую экономическую окраску, завѣряютъ, что линія эта пройдетъ черезъ богатѣйшія залежи каменнаго угля въ Егоршинскихъ и Паршинскихъ копяхъ и для вящаго воздѣйствія на воображеніе людей, недостаточно близко знакомыхъ съ дѣломъ, позволили себѣ печатно сослаться на авторитетъ предсѣдателя горнаго совѣта, которому, по ихъ словамъ, „лучшее качество этого угля хорошо извѣстно“.

Не далѣе какъ вчера, почтенный предсѣдатель горнаго совѣта, тайный совѣтникъ А. А. Иосса, по поводу этого эпизода высказалъ мнѣ, что качество угля въ

Егоршинскихъ и Паршинскихъ копяхъ ему дѣйствительно хорошо извѣстно, но что бѣда въ томъ, что именно ирбитская линія не можетъ воспользоваться этими копями; залежи этого угля тянутся ровною полосою съ сѣвера на югъ между Екатеринбургомъ и Камышловымъ, и сѣверная оконечность каменноугольной площади отстоитъ отъ Алапаевскаго завода на 50 верстъ, а отъ Ирбита на 100, между тѣмъ какъ тюменско-екатеринбургская линія прорѣзываетъ эту площадь въ самомъ ея центрѣ.

Не менѣе курьезны по своему разногласію съ истиною и дѣлаемыя г. Хитровымъ, совмѣстно съ ирбитскими депутатами, ссылки на другого рода авторитеты. Они заявляютъ: 1) что коммерсанты, ведущіе сибирско-русскую торговлю, желаютъ, чтобы начальнымъ пунктомъ сибирской желѣзной дороги былъ Ирбитъ, а не Тюмень; 2) что екатеринбургское и тюменское городскія общества, а также московское и сибирское купечество, въ лицѣ главныхъ представителей торговли на ирбитской ярмаркѣ, ходатайствовали много разъ о проведеніи желѣзной дороги на Ирбитъ и 3) что на нижегородской ярмаркѣ нынѣшняго года купечество повторило ходатайство о скорѣйшемъ проведеніи желѣзной дороги на Ирбитъ.

На самомъ же дѣлѣ, достовѣрные факты, которые въ свое время заявлены были въ печати и документальная провѣрка которыхъ всегда возможна, свидѣтельствуютъ:

1) что по оффиціальному заявленію двухъ генералъ-губернаторовъ Западной Сибири генералъ-адъютантовъ Хрущова и Казнакова, заключающемуся въ ихъ всеподданнѣйшихъ представленіяхъ, „ни одинъ голосъ въ Сибири не былъ поданъ за сѣверное направленіе“ (т. е. за ирбитское);

2) что екатеринбургское и тюменское городскія общества, а также иногородное купечество, торгующее на Ирбитской ярмаркѣ (въ томъ числѣ представители крупнѣйшихъ московскихъ фирмъ), много разъ ходатайствовали предъ правительствомъ о проведеніи сибирской желѣзной дороги, но не отъ Ирбита, а отъ Тюмени.

и 3) что именитое купечество, торгующее на Нижегородской ярмаркѣ, многократно ходатайствовало предъ правительствомъ о томъ же. Адресъ, въ этомъ году поданный купечествомъ графу Игнатьеву, еще у всѣхъ на памяти и всѣмъ извѣстно, что Высочайшая милость, объявленная 29-го августа нынѣшняго года о безотлагательномъ проведеніи дороги отъ Тюмени, была вызвана ходатайствами купечества и вполнѣ отвѣчала изложеннымъ въ его адресѣ желаніямъ.

Какъ могло попасть въ „доводы" ирбитской депутаціи подобное вопіющее искаженіе фактовъ—недоумѣваю.

Остается сказать нѣсколько словъ объ относительныхъ преимуществахъ ирбитскаго и тюменскаго направленій по отношенію къ транзиту товаровъ.

Высочайше утвержденная коммиссія по изслѣдованію вопроса о выгоднѣйшемъ направленіи уральской дороги, на страницѣ 10-й своего отчета, свидѣтельствуетъ, что, въ видахъ транзита, самымъ выгоднымъ направленіемъ была бы линія отъ Тюмени чрезъ Камышловъ къ Екатеринбургу, а на страницѣ 9-й доказываетъ даже, что это направленіе „удовлетворитъ въ значительной степени и потребностямъ Ирбита". Вопреки этому вполнѣ авторитетному свидѣтельству, ирбитская транзитная линія, какъ оказывается, имѣетъ своихъ сторонниковъ и своихъ радѣтелей. Въ своихъ „доводахъ" они разсчитываютъ достигнуть дешевизны будущихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, вводя находящуюся уже въ эксплоатаціи горнозаводскую дорогу въ составъ транзитной линіи. Но разсчеты эти совершенно ошибочны. При нынѣшнихъ техническихъ условіяхъ движенія на уральской дорогѣ (большіе подъемы и малые радіусы закругленій) нельзя передвигать по ней большихъ поѣздовъ, а при поѣздахъ съ малымъ числомъ вагоновъ нельзя держать тарифовъ, достаточно низкихъ для того, чтобы по линіи кружнымъ путемъ могъ идти дешевый сибирскій грузъ.

Въ моихъ возраженіяхъ я оставилъ въ сторонѣ свои собственныя изслѣдованія вопроса о направленіи сибирской желѣзной дороги и результаты нѣсколькихъ снаряженныхъ мною экспедицій, а также результаты

нѣсколькихъ своихъ поѣздокъ для изученія обоихъ проектированныхъ направленій, а ссылаюсь исключительно на оффиціальные выводы почтенныхъ членовъ „Высочайше учрежденной коммиссіи по изслѣдованію вопроса о выгоднѣйшемъ направленіи уральской желѣзной дороги“. Лучшаго авторитета я не могъ пріискать: коммиссія эта работала на мѣстѣ почти годъ и, собирая въ широкихъ размѣрахъ данныя и свѣдѣнія, относящіяся къ обоимъ направленіямъ сибирской дороги, южному и сѣверному, пришла къ выводу, которымъ весьма мѣтко и вѣрно опредѣлено единственно цѣлесообразное направленіе транзитнаго пути изъ Сибири въ Россію. Вотъ знаменательныя слова коммиссіи въ пользу южнаго рельсоваго пути изъ Тюмени черезъ Екатеринбургъ, Казань и Нижній въ Москву (*см. отчетъ коммиссіи, стр. 11*):

„Переходя къ вопросу о выгоднѣйшемъ направленіи линіи желѣзной дороги, отъ Урала на западъ къ Камѣ, въ исключительныхъ видахъ транзита, коммиссія не могла не признать, что *выгоднѣйшую связь Сибири съ Россіею* представило бы кратчайшее направленіе дороги къ торговымъ и промышленнымъ центрамъ, составляющимъ *изстари основныя торговыя отношенія къ Сибири*,—такими центрами представляются *г. Казань* — по значенію его фабричной промышленности, *Нижній-Новгородъ*—по вліянію его ярмарки и *Москва* — какъ средоточіе мануфактурной дѣятельности“.

Этимъ я заканчиваю свои замѣтки на тѣ бьющія въ глаза несообразности и противорѣчія съ истиной, которыя г. Хитровъ допустилъ въ своей статьѣ, а за нимъ ирбитская депутація въ своихъ фантастическихъ „доводахъ“. Не входя въ обсужденіе того, произошло ли это вслѣдствіе *невѣдѣнія,* или же вслѣдствіе умышленной подтасовки фактовъ и недобросовѣстнаго извращенія истины, я замѣчу только, что какъ ни похвальна привязанность къ домашнему очагу, къ родному пепелищу, но она не можетъ оправдывать подобную неразборчивость въ выборѣ средствъ для защиты узкихъ интересовъ этого пепелища. Для ирбитчанина — его родной Ирбитъ, конечно, дорогъ; но нельзя же, ради микроскопическихъ интересовъ родного гнѣзда, прино-

сить въ жертву интересы хотя бы такого пункта общегосударственной важности, какъ Екатеринбургъ, составляющій, по мѣткому выраженію Высочайше утвержденной коммиссіи, „ворота русско-сибирскаго транзита и главнѣйшій торговый промышленный центръ не только Урала, но и всего Зауральскаго края" (стр. 8).

Пора бы перестать смотрѣть на сибирскую дорогу, какъ на дорогу для Ирбита, для Тюмени, или даже для Екатеринбурга; это путь для всей русской земли и его направленіе опредѣлилось громадными экономическими интересами всей Россіи. Этимъ путемъ создастся экономическое и гражданственное общеніе Россіи съ Сибирью и тогда оправдается пророческій стихъ поэта:

„Сибири болѣ нѣтъ. Отнынѣ здѣсь Россія!"

27 ноября 1880 года.

Е. Богдановичъ.

---

44. Пересмотръ дѣла Сибирской дороги въ Маѣ 1882 года.

„Русскія Вѣдомости", отъ 12 мая 1882 года, № 128, сообщали „изъ достовѣрныхъ источниковъ", что по вопросу о Сибирской жел. дорогѣ состоялось слѣдующее рѣшеніе Комитета Министровъ. Такъ какъ предлагаемая мин. путей сообщенія Самаро-омская линія совершенно не изслѣдована, то, не предрѣшая вопроса объ измѣненіи направленія, утвержденнаго въ 1875 г., предоставить мин. путей сообщенія произвесть подробныя и полныя изысканія какъ въ техническомъ, такъ и въ экономическомъ отношеніи, которыя и внести вновь въ Комитетъ. Что же касается головнаго участка Сибирской дороги, т. е. дороги къ Тюмени, то относительно его произошло разногласіе. Большинство или, вѣрнѣе сказать, всѣ члены Комитета, кромѣ министра путей сообщенія, выразились за направленіе линіи отъ Екатеринбурга до Тюмени; министръ же остался при необходимости вести этотъ участокъ отъ Нижне-Тагила къ Тюмени. Разногласіе это представлено на Высочайшее усмотрѣніе.

---

45. Передовая статья „Московскихъ Вѣдомостей", помѣщенная 6 Марта 1884 года, въ № 65.

Изъ Петербурга идутъ опять недобрыя вѣсти на счетъ злополучной Сибирской желѣзной дороги. Болѣе десяти лѣтъ вырабатывался вопросъ объ этомъ важнѣйшемъ пути въ Русскую Азію; разсматривали, обсуждали и сравнивали различныя направленія, и въ концѣ концовъ признали, что государственнымъ и экономическимъ интересамъ Россіи всего болѣе соотвѣтствуетъ *прямой путь* изъ Екатеринбурга на Москву, черезъ Казань и Нижній. Но вотъ черезъ два года исполнится новое десятилѣтіе со времени Высочайшаго утвержденія Сибирской дороги въ направленіи Тюмень-Екатеринбургъ-Казань-Нижній-Новгородъ, а судьба этой дороги, какъ оказывается, все еще не упрочена даже въ принципѣ, хотя недавно совершился приступъ къ сооруженію головнаго участка ея, Тюмень-Екатеринбургскаго. Въ это новое десятилѣтіе дорога, которую давно уже можно было выстроить, обречена на нескончаемые пересмотры, перерѣшенія, окольные обходы, проволочки. Сначала всѣ эти извороты дѣлались въ пользу такъ-называвшагося сѣвернаго направленія Сибирской дороги, на Вятку и Вологду, а теперь, когда въ особое экономическое тяготѣніе Сибири къ Вологдѣ никто уже не вѣритъ, и когда прежніе „сѣверяне" неисповѣдимыми судьбами превратились въ „крайнихъ южанъ", то же самое продѣлывается въ видахъ направленія Сибирской желѣзной дороги на Москву не по прямому пути чрезъ Казань и Нижній, а по окольному и кружному чрезъ Уфу и Самару.

Намъ сообщаютъ, что по поводу торопливо оконченныхъ правительственныхъ изысканій рельсоваго пути между Самарой и Уфой возбужденъ вопросъ о сооруженіи этого пути, вслѣдствіе чего будто бы уже предрѣшено приступить къ постройкѣ дороги Самара-Уфа. Если это извѣстіе вѣрно, то конечно Сибирскую желѣзную дорогу, ту, которая уже нѣсколько лѣтъ назадъ двукратно утверждена Высочайшею властію и за которую высказались торговля и промышленность, ожидаютъ новыя разочарованія.

Это явствуетъ изъ слѣдующаго соображенія: никто, конечно, не возьмется серьезно утверждать, что промышленные интересы мѣстностей, лежащихъ между Самарой и Уфой, такъ быстро развились и созрѣли, что ими можетъ обусловливаться необходимость сейчасъ же строить желѣзную дорогу между этими двумя пунктами. Такая дорога очевидно понадобилась для иныхъ цѣлей. Уже и ранѣе на Самару указывали, какъ на желѣзнодорожный пунктъ, наиболѣе выдвинувшійся на Востокъ, и потому будто бы наиболѣе удобный служить соединительнымъ звеномъ между Сибирскою дорогой и всею русскою желѣзнодорожною сѣтью. Если въ то время этотъ аргументъ оказался слишкомъ легковѣснымъ, то въ ближайшемъ будущемъ, когда Самарская желѣзная дорога выдвинется еще далѣе на Востокъ, до Уфы, онъ можетъ пріобрѣсти бо̀льшую силу, и тогда легче будетъ сдвинуть направленіе начатой уже постройкой Сибирской дороги съ прямаго пути къ Казани и Нижнему на окольный путь къ Уфѣ.



Кому неизвѣстно, что около десяти лѣтъ назадъ, съ такими же задними цѣлями, выдвинуто было на первый планъ сооруженіе Уральской горнозаводской желѣзной дороги, которую, какъ линію зависимую и имѣющую специальное значеніе, отнюдь не слѣдовало бы строить ранѣе Сибирской, которая впредь до соединенія съ большою линіей обречена оставаться убыточною для казны и мало полезною для края. Разсчитывали, что съ выходомъ Уральскаго рельсоваго пути въ Пермь можно будетъ передѣлать и Сибирскую дорогу, направивъ ее изъ Перми на сѣверъ. Разсчетъ, правда, не удался: Екатеринбургъ все-таки остался воротами Сибири, а несвоевременно построенная Уральская дорога, бездоходная и убыточная, всею тяжестью своею легла на государственное казначейство.

Повидимому, то же самое продѣлывается теперь противъ Казани и Нижняго-Новгорода въ пользу Уфы и Самары. Такъ именно поняли нынѣшній слухъ и во всемъ Волжско-Камскомъ краѣ. Мы имѣемъ свѣдѣнія, что Казань и Нижній въ тревогѣ о судьбѣ съ такимъ упрямствомъ не дающейся имъ желѣзной дороги. При возрастающемъ обмелѣніи Волги, при чаще и чаще пов-

торяющихся прекращеніяхъ судоходства по ней, весь край возлагалъ свои надежды единственно на желѣзную дорогу. Всѣмъ памятно то безвыходное положеніе, въ какомъ въ 1882 году очутилась Нижегородская ярмарка вслѣдствіе невозможности доставить товары и грузы, направленные къ Нижнему. Всѣ функціи ярмарки остановились: громадные срочные платежи не могли состояться; невозможенъ былъ даже сбытъ мануфактурнаго товара, подвозимаго рельсовыми путями. Казань, въ свою очередь, страшится остаться надолго внѣ желѣзнодорожной сѣти. Для казанской промышленности это былъ бы ударъ непоправимый. Да и самая Сибирь, конечно, не порадуется тому, что ея экономическіе интересы будутъ направлены на Уфу и Самару, вмѣсто Казани, Нижняго и Москвы.

Наконецъ, съ тѣхъ поръ когда, въ день 30 августа 1880 года, въ полный разгаръ Нижегородской ярмарки, въ ярмарочной залѣ, объявлена была Высочайшая воля о немедленномъ приступѣ къ работамъ по сооруженію Сибирской желѣзной дороги, весь край уже сжился съ мыслію этого величественнаго государственно-экономическаго предпріятія. На всемъ протяженіи будущаго рельсоваго пути закипѣла новая жизнь: произошло значительное перемѣщеніе интересовъ, цѣны недвижимой собственности поднялись, совершено множество цѣнныхъ пріобрѣтеній, начали нарождаться новыя промышленныя предпріятія,—все это въ видахъ близкаго открытія рельсоваго пути. Теперь же все это, въ страхѣ и недоумѣніи, трепещетъ за судьбу затраченныхъ капиталовъ.

Нельзя такъ играть экономическими интересами страны, перерѣшая сегодня то, что было рѣшено вчера...

---

46. Передовая статья „Московскихъ Вѣдомостей“, отъ 7 Марта 1884 года, № 66.

Сибирь называютъ „золотымъ дномъ“, но пока мы десятки лѣтъ думаемъ и рѣшаемъ въ какомъ направленіи вести Сибирскую дорогу, иностранная промыш-

ленность спѣшитъ завладѣть этимъ „дномъ". Едва Норденшельдъ успѣлъ открыть морской путь въ Сибирь, какъ уже образовались два общества, датское и англійское, для торговли съ Сибирью, изъ коихъ послѣднее „при помощи станцій на Новой Землѣ и въ Обской губѣ предполагаетъ достигнуть сообщенія портовъ Англіи съ Тобольскомъ въ пятнадцатидневный срокъ".

Болѣе двадцати лѣтъ тому назадъ была признана необходимость соединенія рельсовымъ путемъ Россіи съ Сибирью. Наконецъ 18 декабря 1875 года послѣдовало Высочайшее утвержденіе магистральной линіи Сибирской желѣзной дороги на Казань и Нижній-Новгородъ. При выборѣ направленія были взвѣшены всѣ обстоятельства, и по тщательномъ ихъ изученіи послѣдовало царское слово. Прошло затѣмъ нѣсколько лѣтъ, но дѣло не двигалось. Заинтересованные въ этомъ дѣлѣ классы всеподданнѣйше ходатайствовали объ осуществленіи столь важной, какъ въ экономическомъ, такъ и въ государственномъ отношеніи желѣзнодорожной линіи, и вотъ послѣдовало подтвердительное Высочайшее повелѣніе озаботиться скорѣйшимъ сооруженіемъ магистральной Сибирской желѣзной дороги. Линія эта была утверждена и подтверждена Высочайшею властью. Дѣло однако не двигалось. За то въ засѣданіи Комитета Министровъ 27 апрѣля 1882 года обсуждался докладъ, которымъ рекомендовалось отказаться отъ рѣшеннаго направленія Сибирской дороги, а взамѣнъ того вести ее на Самару, Уфу и Екатеринбургъ. Посланы инженеры, начались новыя изысканія...

Для чего же понадобилась дорога въ этомъ направленіи? Для чего нужно забираться съ нею въ Уральскія горы, и тѣмъ удлиннять дорогу и увеличивать затраты на нее? Какія взамѣнъ выгоды дастъ это направленіе? Нельзя конечно допустить, чтобы въ этомъ случаѣ имѣлось въ виду только удобство нѣсколькихъ крупныхъ имѣній въ Башкиріи. Частные интересы не могутъ быть принимаемы въ разсчетъ при проектированіи магистральной Сибирской желѣзной дороги. Защитники Самаро-Уфимскаго направленія говорятъ, что оно можетъ послужить и для будущей Средне-Азіатской дороги, пользуясь готовымъ мостомъ черезъ Волгу у

Сызрани, на который потрачено до 5 милліоновъ. Но не слѣдуетъ-ли принять въ соображеніе, что одна линія, особенно съ развитіемъ торговыхъ сношеній Россіи съ Сибирью, едва ли можетъ удовлетворить интересамъ торговли какъ Сибирской, такъ и Средне-Азіатской. Мостъ на Волгѣ построенъ такъ, что можетъ имѣть только одну пару рельсовъ и не допускаетъ проложенія на немъ другой линіи; потребовалось бы рядомъ съ нимъ строить новый. Какая же будетъ выгода, когда постройка версты Екатеринбурго-Уфимской линіи обойдется дороже нежели постройка версты линіи Казанскаго направленія?

Конечно, государство въ дѣлѣ несомнѣнной пользы не можетъ останавливаться передъ затратами, которыя сторицею окупятся; но потому-то и требуется, чтобы затраты были производительны. Если Сибирь будетъ соединена рельсовымъ путемъ съ Самарой, а не съ Нижнимъ, то въ Самару будетъ навезена масса сырыхъ продуктовъ, какими она и безъ того завалена. Что выиграетъ Самара отъ такой конкурренціи? Что выиграетъ Сибирь? Что же касается товаровъ, идущихъ изъ Россіи, то имъ придется прежде поступленія въ мѣста назначенія дѣлать большой крюкъ, что конечно не удешевитъ ихъ стоимости. Сибирь снабжается товарами преимущественно изъ Москвы: зачѣмъ же заставлять ихъ дѣлать крюкъ на Самару и брать за это лишнія деньги съ потребителей?

Направляя Сибирскую желѣзную дорогу на Нижній, Казань и Екатеринбургъ, мы соединяемъ Камско-Волжскій край со всею Россіей. Прибрежья Камы изобилуютъ залежами сѣры и мѣди; здѣсь все дано для развитія богатаго химическаго производства. Обиліе соли даетъ богатый матеріалъ для содоваго производства, которое вмѣстѣ съ сѣрою служитъ основаніемъ для химическихъ заводовъ. Сама природа предназначаетъ Камско-Волжскій край къ развитію въ немъ этой промышленности. А сколько еще другихъ производствъ, которыя въ Волжско-Камскомъ краѣ подниметъ и разовьетъ желѣзная дорога! Между тѣмъ край этотъ терпитъ бѣдствія. Населеніе не имѣетъ заработковъ и лишено возможности съ успѣхомъ заниматься земледѣліемъ, и обречено тер-

нѣть нужду среди окружающихъ естественныхъ богатствъ. И вотъ рельсовый путь все болѣе и болѣе отодвигается отъ этого края, обрекая его на вѣчную бѣдность и раззореніе...

Только что получили мы изъ Казани телеграмму, которая ярко характеризуетъ положеніе этого края, и свидѣтельствуетъ за сохраненіе историческаго пути, соединяющаго Сибирь съ Россіей. Требуется дать новое плодотворное значеніе этому пути посредствомъ паровознаго сообщенія, а вмѣсто того хотятъ покинуть его и искать новаго пути, который будетъ путемъ скорѣе разобщенія, чѣмъ сообщенія Сибири съ центромъ Россіи, Москвою. Ни въ чемъ не слѣдуетъ ссориться съ исторіей; опасно уклоняться отъ ея путей безъ крайней необходимости. Полученная нами казанская телеграмма подписана предсѣдателемъ губернской земской управы Перцевымъ, городскимъ головою Лебедевымъ, за предсѣдателя биржи старшиною Тихоміровымъ. „Наше въ послѣдніе годы бѣдственное экономическое положеніе,— сказано между прочимъ въ этой телеграммѣ,—можетъ быть поднято единственно проложеніемъ рельсоваго пути; если будетъ утверждено направленіе на Самару и Уфу, то это будетъ смертнымъ приговоромъ для Казанской губерніи и города съ ихъ фабриками и заводами, а Нижегородская ярмарка будетъ похоронена, и вмѣстѣ съ нею и вся торговля восточнаго края. Обмеленіе Волги, неизбѣжно страшное бѣдствіе, указанное въ *Московскихъ Вѣдомостяхъ* 21 августа 1882 года, будетъ повторяться, и нѣтъ надежды избѣжать этого роковаго несчастія"...

---

47. Передовая статья „Московскихъ Вѣдомостей" отъ 23 Марта 1884 года № 83.

Нѣкоторыя газеты подхватили нѣсколько словъ, сказанныхъ нами по поводу агитаціи касательно Сибирской желѣзной дороги, и воспользовались ими, чтобы бросить тѣнь на дѣятельность неутомимаго и энергическаго бойца за эту дорогу, Е. В. Богдановича. Но агитація агитаціи рознь. Агитація можетъ быть полез-

ная, въ интересѣ государства, въ виду уважительной цѣли, и можетъ быть агитація вредная, лживая, въ ущербъ государству. Кто можетъ оспаривать государственную важность Сибирской дороги, и какіе сильные нужны доводы, чтобъ измѣнить путь проложенный исторіей, протоптанный вѣками? Г. Богдановичъ не выдумывалъ какого-либо новаго направленія для пути между центральною Россіей и Сибирью. Онъ первый заговорилъ съ убѣжденіемъ и энергіей о неотложной необходимости Сибирской желѣзной дороги именно въ томъ направленіи, какое представляется наиболѣе желательнымъ съ государственной точки зрѣнія; при этомъ онъ не былъ лишь празднымъ глашатаемъ своей мысли, но положилъ тяжкій трудъ на это дѣло, не жалѣя ни времени, ни здоровья; онъ самъ объѣзжалъ всѣ эти мѣстности, тщательно изучалъ всѣ ихъ экономическія условія, болѣе чѣмъ кто-либо способствовалъ разъясненію всѣхъ выгодъ магистральной линіи Сибирской желѣзной дороги въ направленіи, указанномъ самою жизнію, и неутомимо предстательствовалъ за нее предъ лицами во власти. Онъ справедливо заслужилъ благодарность за свои усилія, и недаромъ нѣкоторые города на сибирскомъ трактѣ избрали его своимъ почетнымъ гражданиномъ. Ему первоначально обязаны были и мы многими свѣдѣніями, подтвердившими вѣрность того направленія, за которое онъ ратовалъ. Но, признаемся, мы не большіе охотники до разныхъ искусственныхъ манифестацій и демонстрацій посредствомъ городскихъ и другихъ собраній, хотя не отрицаемъ, что въ иныхъ случаяхъ онѣ бываютъ пригодны. Это то, что называется обоюдоострымъ мечомъ. Если манифестаціи вызываются иногда дѣйствительными потребностями и служатъ правдивымъ ихъ выраженіемъ, то нерѣдко ими овладѣваетъ интрига, и онѣ вносятъ только смуту въ дѣло.

Конечно, Сибирская желѣзная дорога не должна идти въ томъ или другомъ направленіи изъ за того только, что тамъ населеніе нуждается въ заработкахъ. Вопросъ о Сибирской желѣзной дорогѣ есть вопросъ государственный; мѣстные и личные интересы должны преклониться предъ государственными. Но вотъ въ чемъ

дѣло: направленіе дороги избрано, дважды утверждено и кажется только оставалось приступить къ ея сооруженію, какъ вдругъ, въ то самое время когда край терпитъ бѣдствіе и умираетъ съ голоду, начались новые дебаты о направленіи, и что казалось твердымъ, то опять заколебалось.

Говорятъ, что Нижегородская ярмарка не нужна, что съ проведеніемъ желѣзной дороги Сибирь не будетъ разомъ закупать товары на цѣлый годъ, какъ теперь, а будетъ получать ихъ по мѣрѣ надобности изъ первыхъ рукъ отъ производителей. Но фабричная дѣятельность наша, въ продуктахъ которой нуждается Сибирь, сосредоточена въ губерніяхъ Московской, Владимірской, Нижегородской. Почва въ этихъ губерніяхъ неудобна для земледѣлія, и населеніе ихъ издавна привыкло искать свое пропитаніе въ другихъ промыслахъ. Здѣсь развилась мануфактурная дѣятельность, какъ фабричная, такъ и кустарная. Сибирь главный покупщикъ здѣшнихъ фабрикатовъ, и если Сибирская желѣзная дорога пройдетъ чрезъ Самару и Уфу, то триста верстъ крюку отзовутся на каждомъ пудѣ товара, идущаго въ Сибирь. Принимая для мануфактурнаго товара среднюю норму перевозки съ пудоверсты въ $\frac{1}{18}$ коп. (какъ обыкновенно перевозятся эти товары по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ) получимъ minimum 16 коп. желѣзнодорожной пошлины на каждый пудъ потребляемаго Сибирью мануфактурнаго товара, который въ недалекомъ будущемъ пойдетъ въ Сибирь милліонами. Неужели Сибирская дорога проводится для того, чтобы на вѣки вѣчные обложить Сибирь непроизводительною податью? Едва ли можно даже помыслить о перенесеніи фабричной дѣятельности въ самарскіе края; такая ломка стоила бы странѣ громадныхъ суммъ, брошенныхъ безсмысленно. Наконецъ, выгодно ли для государства отрывать земледѣльческое населеніе Самарской и Пензенской губерній отъ указаннаго имъ природою труда и обращать ихъ насильно въ фабричныхъ, губя въ то же время прочно сложившіяся условія мѣстной жизни въ центральныхъ губерніяхъ? Выиграетъ-ли отъ того государство, что затраченные на фаб-

рики въ центральныхъ губерніяхъ громадные капиталы должны будутъ сокращать свое производство, пуская по міру тысячи работающаго тамъ народа? Такія насильственныя перемѣщенія въ экономической жизни, конечно, не желательны...

---

48. Изъ „С.-Петербургскихъ Вѣдомостей“ отъ 3 Декабря 1884 года № 334.

Въ названной газетѣ читаемъ:

„Сегодня въ „Московскихъ Вѣдомостяхъ“ напечатана статья о направленіи магистральной Сибирской желѣзной дороги. „Московскія Вѣдомости“ начинаютъ статью исторической справкою о судьбахъ сибирской дороги и замѣчаютъ: «Съ самаго начала вопроса о магистральной сибирской желѣзной дорогѣ, мы постоянно высказывались за нижегородско-екатеринбургское направленіе ибо изъ всѣхъ предлагавшихся направленій нижегородско-екатеринбургское наилучшимъ образомъ разрѣшало вопросъ о магистральномъ рельсовомъ пути въ Сибирь, непосредственно соединяя мѣста производства съ мѣстами потребленія“. Газета оговаривается, что, въ виду важности вопроса, она не поколебалась бы отдать предпочтеніе тому направленію, которое оказалось бы болѣе полезнымъ, и по обстоятельномъ обсужденіи вопроса, сравнивъ нижегородско-екатеринбургское направленіе съ самаро-челябинскимъ, заключаетъ: „Мы теперь еще болѣе убѣждаемся въ преимуществахъ именно этого направленія надъ вновь предлагаемымъ самаро челябинскимъ“. „Московскія Вѣдомости“ отдаютъ безусловное предпочтеніе нижегородскому направленію на томъ основаніи, что Сибирская дорога этого направленія тѣснѣйшимъ образомъ свяжетъ Сибирь съ Россіею и тѣмъ будетъ содѣйствовать подъему ея производительныхъ силъ. Далѣе газета разсматриваетъ такъ называемые недостатки нижегородскаго направленія, заключающіеся въ томъ, что по этому направленію придется болѣе строить дороги, что дорога пойдетъ частью параллельно Волгѣ и что потребуется постройка мостовъ, и, разобравъ обстоятельно доводы противниковъ,

приходитъ къ заключенію, что всѣ эти обстоятельства не только не умаляютъ значенія нижегородскаго направленія, но, напротивъ того, даютъ ему преимущества передъ самаро-челябинскимъ направленіемъ. Особенно сильно доказываютъ „Московскія Вѣдомости" необходимость постройки нижегородско-казанскаго участка, который оказывается настоятельно необходимымъ. Далѣе газета оцѣниваетъ значеніе Сибирской линіи для горнозаводской промышленности и отдаетъ въ этомъ отношеніи рѣшительное преимущество опять нижегородскому направленію. Замѣчая, на основаніи подробныхъ цифровыхъ данныхъ, что не трудно рѣшить, какое направленіе болѣе принесетъ пользы для развитія горнопромышленности—самаро-ли челябинское, въ районѣ котораго горнозаводская производительность едва достигаетъ 7 милліоновъ пудовъ въ годъ, или нижегородско-екатеринбургское, около котораго горнопромышленность выражается цифрою въ 54½ милліона пудовъ въ годъ, „Московскія Вѣдомости" заключаютъ свою статью слѣдующими словами: „Наконецъ, нельзя не взять въ соображеніе, что по направленію нижегородско-екатеринбургскому Сибирская дорога пойдетъ людными мѣстами; это торговый путь, на которомъ уже прочно усѣлось населеніе, какъ въ европейской Россіи, такъ и въ Сибири; въ направленіи же самаро-челябинскомъ дорога пойдетъ по мѣстностямъ, которыя надо искусственно возбуждать къ жизни. Нѣтъ сомнѣнія, что съ проведеніемъ дороги по самаро-челябинскому направленію сгруппируются вдоль этой линіи населенія, возникнутъ села и города; но за то будетъ убита жизнь тамъ, гдѣ она уже есть, гдѣ она развилась издавна. Подобные перевороты въ экономической жизни страны не проходятъ безъ послѣдствій раззорительныхъ и сокрушительныхъ. Боимся, чтобы проведеніе Сибирской дороги по самаро-челябинскому направленію, вмѣсто благодѣянія, не было причиною раззоренія той части страны, для подъема производительныхъ силъ которой эта дорога предназначается. Вѣдь не даромъ сибиряки отъ нея отказываются».

49. Сибирская дорога—злоба дня.

(«Новое Время» 17 декабря 1884 г., № 3164).

Въ настоящее время, почти наканунѣ окончательнаго разрѣшенія вопроса о направленіи Сибирской желѣзной дороги—вопроса, снова сдѣлавшагося повсемѣстною у насъ злобою дня — едва ли умѣстны въ печати и въ обществѣ новыя детальныя пренія о предметѣ, давно уже обслѣдованномъ и обсужденномъ.

Ни одинъ желѣзнодорожный вопросъ не пользовался въ Россіи такою широкою и долговременною популярностью, какъ вопросъ о направленіи сибирскаго рельсоваго пути. Восемнадцать лѣтъ прошло со времени возбужденія вопроса о сибирской дорогѣ. Всесторонняя разработка этого вопроса производилась гласно, на глазахъ у всѣхъ; въ обсужденіи же и оцѣнкѣ добытыхъ результатовъ принимали участіе всѣ живыя силы Россіи: правительственныя учрежденія и коммиссіи, ученыя общества, періодическая печать и ученая литература, городскія и земскія представительства, коммерческое сословіе. У насъ не рѣдки примѣры желѣзнодорожныхъ линій, которыя, возникнувъ въ канцеляріяхъ, даже по окончательномъ осуществленіи ихъ, остаются невѣдомы для публики, незнающей ни цѣли ихъ, ни значенія, ни даже предѣльныхъ пунктовъ. Но сибирскую дорогу нельзя ставить на ряду съ такими линіями; о ней, какъ въ общественномъ мнѣніи, такъ и въ правительственныхъ органахъ, имѣются совершенно опредѣленныя, точно сложившіяся понятія и вся Россія сознательно и давно уже ожидаетъ и желаетъ, чтобы вопросъ о направленіи этого важнаго пути былъ разрѣшенъ въ смыслѣ полнаго удовлетворенія громадныхъ экономическихъ, общественныхъ и политическихъ интересовъ, связанныхъ съ этимъ вопросомъ, — въ смыслѣ полнаго торжества общихъ интересовъ страны надъ частными выгодами и стремленіями.

При такомъ положеніи, къ чему же тутъ опять азбука дѣла, выкладываніе стараго архива? Къ чему эта претензія учить и направлять знающихъ и убѣж-

денныхъ? Несравненно полезнѣе было бы, въ настоящемъ случаѣ, напомнить и освѣтить тѣ наиболѣе существенные, принципіальные вопросы, съ которыми связанъ выборъ направленія сибирской дороги и которые должны лежать въ основаніи этого выбора. Попытаюсь сдѣлать это, относительно хотя бы нѣкоторыхъ наиболѣе важныхъ вопросовъ.

Самый существенный и капитальный вопросъ: для кого и для чего строится сибирская желѣзная дорога? разрѣшается въ принципѣ всѣми одинаково. Она должна строиться для всей Россіи, вмѣстѣ съ Сибирью, и должна удовлетворять общегосударственнымъ цѣлямъ.

Въ этомъ всѣ согласны. Разногласія начинаются въ практическомъ осуществленіи задачи, въ начертаніи линіи, отвѣчающей этой задачѣ.

Какъ разрѣшенъ былъ этотъ вопросъ въ 1875 году? Девять лѣтъ назадъ, послѣ тщательной долголѣтней разработки вопроса, послѣ продолжительной борьбы между сѣвернымъ и южнымъ направленіями, правительствомъ признана была отвѣчающею вышеозначеннымъ цѣлямъ та именно линія, за которую подала свой голосъ вся экономическая Россія. Въ декабрѣ 1875 г. южная дорога, нижегородско-казанско-тюменская, одобренная высшимъ государственнымъ учрежденіемъ, удостоилась Высочайшей санкціи. Одному изъ капитальнѣйшихъ интересовъ Россіи дано было полное удовлетвореніе. Но турецкая война помѣшала немедленному осуществленію новоутвержденнаго пути. Только 30 августа 1880 года состоялось Высочайшее повелѣніе—немедленно приступить къ сооруженію головного екатеринбурго-тюменскаго участка сибирской дороги: въ тотъ же день, на нижегородской ярмаркѣ, въ ярмарочномъ залѣ, графъ Игнатьевъ лично объявилъ купечеству о царской милости. Общею радостью встрѣтило Заволжье добрую вѣсть. Но этого мало. Весь прилегающій къ новоутвержденной линіи край точно очнулся отъ вѣковой дремоты, зашевелилась новая экономическая жизнь, начали затрачиваться значительные капиталы на пріобрѣтеніе собственности, на устройство заводовъ, фабрикъ, цѣны земель поднялись высоко, произошли многочисленныя перемѣщенія земельной

собственности изъ рукъ въ руки. Все это — въ виду ожидавшейся желѣзной дороги.

Въ настоящее время Екатеринбурго-Тюменскій участокъ находится уже въ постройкѣ, а между тѣмъ Высочайше утвержденное направленіе Сибирской дороги снова сдѣлалось вопросомъ, подлежащимъ новому разрѣшенію. Что же такое случилось?

Явилась мысль (добрая или не добрая — рѣшитъ будущее), что состоявшееся прежде рѣшеніе уже устарѣло, что за девять лѣтъ экономическая Россія стала совсѣмъ иною. Девять лѣтъ назадъ, для русскихъ экономическихъ цѣлей, равно какъ для цѣлей объединенія Сибири съ Россіей, признавался наиболѣе полезнымъ *кратчайшій*, *прямой*, *торный*, *самою жизнью народа намѣченный путь* изъ Москвы на Нижній, Казань и Екатеринбургъ; девять лѣтъ назадъ, всѣ мы вѣрили, что свѣточъ нравственнаго, гражданскаго экономическаго развитія проникнетъ и полнѣе, и цѣльнѣе въ полузабытый Сибирскій край именно по этому, самою исторіею освященному, пути. Теперь же нашлись люди, думающіе, что тѣмъ же цѣлямъ лучше будетъ отвѣчать путь, правда кружный, окольный и, слѣдовательно, болѣе длинный, но за то *новый*. Открыли гдѣ-то въ захолустьѣ новую Америку—Челябу и къ этому никому невѣдомому пункту хотятъ направлять, съ одной стороны, Россію, а съ другой—Сибирь. Если имъ, этимъ двумъ половинамъ нашей обширной имперіи, суждено встрѣтиться именно здѣсь, въ Челябѣ, то ни та, ни другая никогда не поймутъ: почему и ради чего это такъ совершилось! Въ настоящее время вопросъ стоитъ именно такъ: пойдетъ ли Россія, съ своею гражданственностью, съ своимъ экономическимъ развитіемъ, на встрѣчу Сибири, по прямой, кратчайшей, дѣйствительно магистральной линіи, Москва-Нижній-Казань-Екатеринбургъ-Тюмень, гдѣ начинается обширный водяной путь Сибири, или же дано будетъ предпочтеніе кружному, нескончаемому пути Москва-Рязань-Ряжскъ-Моршанскъ-Сызрань-Самара-Уфа-Челяба?

Могли ли, въ дѣйствительности, измѣниться условія экономической жизни столь обширной страны, какъ Россія, въ какіе нибудь 9—10 лѣтъ?

Тамъ, гдѣ со дня на день ожидали такого мощнаго стимула, какъ желѣзная дорога, долженствующая служить взаимному обмѣну товаровъ между двумя половинами имперіи—перемѣна могла и должна была сказаться: въ Тюмени, какъ въ ближайшемъ къ намъ портѣ сибирскихъ водъ, въ 1866 году я нашелъ всего 8 пароходовъ, а теперь ихъ 82,—это цѣлая коммерческая флотилія, готовая передавать желѣзнодорожные грузы далѣе въ Сибирь, а свои грузы, идущіе изъ глубины Сибири, на желѣзную дорогу для доставки въ Россію, на казанскіе заводы, на нижегородскую ярмарку, на московскія фабрики и пр. Но этотъ частный единичный фактъ свидѣтельствуетъ только о животворности самой идеи сибирской транзитной дороги. Въ общемъ же, экономическое развитіе страны можетъ быстрѣе или медленнѣе идти впередъ, а иногда и назадъ, но условія экономической жизни страны—это нѣчто столь прочное, столь твердо установившееся, что оно только вѣками можетъ подвергаться нѣкоторымъ видоизмѣненіямъ.

Ссылка на измѣнившіяся, яко бы, условія экономической жизни Россіи для защитниковъ челябинской линіи была необходима, въ виду полной безпочвенности этой линіи. Что новая линія сама въ себѣ столько же безпочвенна, какъ и безсодержательна — доказать это нетрудно. Путь изъ Россіи въ Сибирь черезъ Уфу и Челябу—развѣ это то, что нужно для экономической Россіи, развѣ это магистральная линія? Это — простая фикція, не болѣе какъ отвлеченіе отъ надлежащаго, но почему-то и кому-то нежелательнаго пути! Въ старые годы я не былъ приверженцемъ „сѣверной“ линіи; но эта линія имѣла свой смыслъ, свое содержаніе. За нее стояли люди, дорожившіе интересами нашего сѣвера, какъ Рашетъ и др., и они отстаивали эти интересы. На бѣду, къ этимъ убѣжденіямъ людей примкнули также и враги „южной дороги“, желавшіе во что бы то ни стало, отклонить ее отъ прямаго пути, отъ Нижняго и Казани, хотя бы и на сѣверъ. Между ними главная роль принадлежала представителямъ интересовъ пароходныхъ компаній, всегда враждебно относившихся къ конкурренціи со стороны желѣзныхъ дорогъ. Эти-то го-

спода, когда дѣло было проиграно на сѣверѣ, бросились на крайній югъ, открыли тамъ обѣтованную землю—Челябу и получилась вновь изобрѣтенная челябинская линія въ Сибирь. Развѣ это не фикція, не наскоро придуманный компромиссъ? Челябинская линія не имѣетъ даже элементовъ магистральнаго сибирскаго пути, т. е. пути, преслѣдующаго общегосударственныя цѣли. Это будетъ или *уфимская* дорога (для двухъ хлѣбныхъ уѣздовъ), или *горнозаводская* (для небольшой группы златоустовскихъ заводовъ), или *военная* (ради выдѣлываемаго въ Златоустѣ „холоднаго“ оружія), или, наконецъ, *черноземная*, преслѣдующая совершенно своеобразную, еще небывалую экономическую цѣль—соединить сибирскій черноземъ съ нашими европейскими черноземными мѣстностями. Какая экономическая выгода ожидается отъ такого соединенія черноземовъ—не вѣдаю. Но, мнѣ кажется, тутъ позабыли самую простую вещь: черноземной Челябѣ нечѣмъ позаимствоваться у черноземной Уфы и нечего дать ей! Конечно, и для самой Сибири эти черноземныя палестины будутъ не Богъ вѣсть какою находкою. Это не Казань, фабрики которой заберутъ сибирское сырье, а университетъ протянетъ руку будущему Сибирскому университету; это не Нижній, ярмарка котораго всецѣло раскроется для Сибири; это не Москва съ ея обширнымъ фабричнымъ райономъ; это не нашъ русскій Манчестеръ, не Иваново-Вознесенскъ и Шуя! Вотъ поперекъ чему становятся челябинскія вожделенія.

Но—скажутъ намъ—челябинская дорога создастъ свой новый, еще болѣе обширный, экономическій районъ и тѣмъ бо́льшая будетъ у ней заслуга.

Сомнѣваюсь я въ такой зиждительной силѣ желѣзныхъ дорогъ, когда онѣ не идутъ на встрѣчу сказавшимся уже экономическимъ нуждамъ края. Во всякомъ же случаѣ, не странно-ли было бы строить обширный рельсовый путь въ виду будущаго, ожидаемаго только гадательно, экономическаго района, когда насущныя нужды издавна существующихъ экономическихъ силъ еще не удовлетворены. Вообще исканіе новыхъ путей, въ обходъ путей, указываемыхъ самою жизнью народа,

всегда признавалось весьма рискованнымъ экономическимъ экспериментомъ. Желѣзныя дороги не создаютъ новыхъ экономическихъ цѣнностей, онѣ удесятеряютъ ростъ существующей уже промышленности. Это не моя мысль; при обсужденіи Сибирской дороги въ 1875 году, мысль эта съ безпощадною логикою была развита глубокимъ знатокомъ экономическаго дѣла, бывшимъ государственнымъ контролеромъ, А. А. Абазой, ссылавшимся, между прочимъ, на примѣры Николаевской и Варшавской дорогъ. Ту же мысль, по отношенію къ значенію Нижегородской ярмарки въ вопросѣ о Сибирской дорогѣ, съ необыкновенною ясностью и знаніемъ дѣла высказалъ въ Географическомъ Обществѣ нашъ ученый спеціалистъ, начальникъ Главнаго Штаба, генералъ-адъютантъ Обручевъ. „Надо уважать, говорилъ онъ, существующія, исторически сложившіяся промышленныя и торговыя связи Россіи съ Сибирью. А кто же станетъ отвергать, что эти связи преимущественно сосредоточены въ Нижнемъ-Новгородѣ. Эти связи—громадный капиталъ, выработанный всею нашею исторіею, всею жизнью нашего народа. Отказываться отъ Нижняго-Новгорода значило бы бросить этотъ капиталъ, потерять даромъ орудіе вѣковой экономической работы. Нельзя обходить Нижній-Новгородъ: такъ или иначе, къ нему должна примкнуть дорога“.

Въ виду такихъ авторитетныхъ отзывовъ о значеніи въ народномъ хозяйствѣ торныхъ, исторически сложившихся путей, самъ собою является вопросъ: какими же фактическими данными, какими достаточно вѣскими соображеніями руководствовались при начертаніи этого новаго, челябинскаго пути?

По газетнымъ свѣдѣніямъ, источникомъ фактическихъ данныхъ, въ настоящемъ случаѣ, служатъ единственно недавнія изысканія, произведенныя правительственною коммиссіею по челябинской линіи. Надо думать, что эти изысканія весьма недавнія, такъ какъ до послѣдняго времени встрѣчались указанія лишь на произведенную здѣсь простую рекогносцировку, на такъ называемыя летучія изслѣдованія мѣстностей до Челябы и за Челябу. Но во всякомъ случаѣ, для рѣшенія столь важнаго вопроса, какъ выборъ между двумя линіями въ

Сибирь, мнѣ кажется, еще не достаточно сказать, что изысканія сдѣланы. Желательно нѣчто большее: хотѣлось бы знать степень компетентности той коммиссіи, которая такъ быстро рѣшила вопросъ въ пользу Челябы. Брошюры и записки, написанныя въ пользу Челябы, безпрестанно указываютъ на никому невѣдомыя изысканія, но систематически игнорируютъ замѣчательныя изслѣдованія, въ 70-хъ годахъ произведенныя на Уралѣ ученою и дѣйствительно компетентною коммиссіей изъ пяти лицъ, въ числѣ которыхъ состояли: *академикъ Гельмерсенъ*, инженеръ путей сообщенія *профессоръ Соболевскій* и горный инженеръ *профессоръ Меллеръ*. Какъ видите, тутъ были авторитетные представители всѣхъ спеціальностей. Коммиссія эта, объѣхавъ сѣверный, средній и южный Уралъ, признала, что, *для перехода черезъ Уралъ, Екатеринбургъ служитъ естественными воротами русско-сибирскаго транзита*, что со стороны Сибири, *исходнымъ пунктомъ рельсоваго пути должна служить Тюмень*, какъ ближайшая къ Уралу пароходная пристань Сибири, а по сю сторону Урала—*наивыгоднѣйшую связь Сибири съ Россіей представляетъ кратчайшее направленіе желѣзной дороги къ торговымъ и промышленнымъ центрамъ, составляющимъ изстари основныя торговыя сношенія Сибири*; такими центрами, по словамъ ученой коммиссіи, представляются: *Казань, по значенію ея промышленности, Нижній-Новгородъ—по вліянію его ярмарки и Москва—какъ средоточіе мануфактурной промышленности.* Что начерченное коммиссіею направленіе наиболѣе удовлетворяетъ интересамъ Москвы—это, между прочимъ, засвидѣтельствовано усерднымъ рачителемъ о нуждахъ Москвы, ея оффиціальнымъ представителемъ, княземъ В. А. Долгоруковымъ.

Полагаю, чтобы идти на перекоръ столь рѣшительному приговору ученой коммиссіи, съ академикомъ Гельмерсеномъ во главѣ, надо было новой, безъименной коммиссіи добыть очень вѣскіе поводы во время ея скороспѣлыхъ изысканій. Если такимъ поводомъ послужило счастливое открытіе Челябы, то это немного. Мнѣ укажутъ еще на открытіе новыхъ воротъ въ Сибирь взамѣнъ ископныхъ, историческихъ воротъ въ Екатеринбургѣ. Дѣйствительно, смѣлая мысль! Челябинскіе

изыскатели готовы гадательно открывать новыя ворота въ Сибирь гдѣ-то тамъ, гдѣ сама природа положила тройную преграду, въ видѣ трехъ параллельно-идущихъ хребтовъ Урала. Это замѣчаніе принадлежитъ извѣстному знатоку Урала, посвятившему на изученіе его 43 года жизни, предсѣдательствующему въ горномъ ученомъ комитетѣ, А. А. Іосса.

На основаніи вышеупомянутыхъ изысканій, дѣлаютъ выводъ, что Челябинская линія не только кратчайшая для постройки, но и наиболѣе отвѣчающая дальнѣйшему продолженію дороги въ глубь Сибири, т. е. сибирскому участку. Этому послѣднему участку даютъ непремѣнное направленіе на Омскъ и далѣе на Иркутскъ, хотя тутъ уже безусловно никакихъ точныхъ изысканій сдѣлано не было, а лишь предварительная рекогносцировка. Неужели же подобной рекогносцировкѣ суждено имѣть рѣшающее значеніе въ судьбахъ столь важнаго вопроса? Дѣйствительно, если относительно европейскаго участка Сибирской дороги, 18 лѣтъ всесторонне изучавшагося, въ высшемъ правительственномъ учрежденіи многократно обсуждавшагося и уже Высочайшею властью одобреннаго и утвержденнаго, нынѣ возбуждено недовѣріе и требуется радикальное измѣненіе его направленія, то что будетъ черезъ 10—15 лѣтъ, когда европейскій участокъ уже будетъ построенъ, и Сибирскому наступитъ очередь, если произведенными на семъ послѣднемъ точными изслѣдованіями доказана будетъ необходимость измѣнить предполагаемое нынѣ, гадательное лишь направленіе Сибирскаго участка, а сообразно ему и направленіе построеннаго уже Европейскаго участка? Не придется ли тогда поднять вопросъ о перенесеніи уложенныхъ уже рельсовъ на другую линію!

Превосходствомъ кратчайшаго для постройки пути (на 303 версты) Челябинская линія пользуется въ силу совершенно случайнаго обстоятельства, заставляющаго сравнивать неоднородныя величины: если бы Московско-Нижегородская линія была уже продолжена до Волги, т. е. до Казани, какъ соперничающая съ нею линія продолжена до Самары, то дѣйствительно можно было бы сравнивать обѣ начинающіяся у Волги линіи и тогда

превосходство перешло бы въ пользу казанскаго направленія (на 137 верстъ). Впрочемъ, Челябинская линія потеряетъ свое случайное превосходство тотчасъ по переходѣ дороги за Челябу: отъ Челябы до Омска протяженіе 770 верстъ, а отъ Тюмени до Омска только 560 верстъ; эти 210 верстъ разницы почти уравняютъ оба направленія, а если принять во вниманіе, что Казань, будучи не только промышленнымъ, но и крупнымъ военнымъ центромъ, вовсе не такой пунктъ, чтобы его можно было оставить внѣ желѣзнодорожныхъ сообщеній, что къ ней проектируется уже какая-то вѣтвь и что такая вѣтвь должна будетъ выразиться въ 100—150 верстъ, то превосходство кратчайшаго пути всецѣло перейдетъ на сторону Нижегородско-Екатеринбургскаго направленія. Нелишнимъ считаю напомнить, что рѣчь идетъ о кратчайшемъ пути для постройки, но отнюдь не для пробѣга грузовъ: въ этомъ послѣднемъ отношеніи, за Нижегородскимъ направленіемъ всегда и неотъемлемо останется значеніе прямого, кратчайшаго и дѣйствительно магистральнаго пути, тогда какъ Челябинская линія всегда останется окольнымъ, кружнымъ путемъ, обрекающимъ грузы на вѣки вѣчные переплачивать излишнюю провозную плату. Времена перемѣнятся, исчезнутъ таможенныя пошлины, обременяющія товары, но не исчезнетъ для грузовъ, слѣдующихъ изъ Сибири и въ Сибирь, бремя налога, оплачивающаго ошибку, допущенную въ направленіи транзитнаго пути.

Что же касается проблематической дешевизны постройки Челябинской линіи—дешевизны, которую сопоставляютъ съ дорого стоющими мостовыми черезъ большія рѣки сооруженіями на Нижегородско-Екатеринбургской линіи, то, не вдаваясь въ техническія соображенія и не входя въ разсмотрѣніе вопроса, во что обойдутся на Челябинской линіи сооруженія по прорытію тоннелей черезъ три гряды Урала, я укажу только, что сооруженіе мостовъ черезъ такія рѣки, какъ Волга и Кама, само по себѣ представляется капитальнымъ обогащеніемъ страны. Рано или поздно такіе мосты надо будетъ строить; въ Нижнемъ-Новгородѣ, и для нуждъ города, и для нуждъ ярмарки, давно ощущается потребность построить постоянный мостъ, взамѣнъ еже-

годно устраиваемаго временнаго плашкоутнаго моста, стоющаго городу до 50.000 р. *ежегодно*. Будетъ хуже и для государственной экономіи обременительнѣе, если мосты придется строить внѣ желѣзнодорожныхъ сооруженій. Примѣръ на лицо—на недавно открытой Екатерининской дорогѣ построенъ монументальный мостъ черезъ Днѣпръ: экономическое значеніе самой дороги еще совсѣмъ не сказалось, а мостъ является уже прямымъ благодѣяніемъ для всего Новороссійскаго края.

Независимо отъ выводовъ, построенныхъ на столь зыбкомъ основаніи, какъ челябинскія изысканія, у защитниковъ „крайняго южнаго" направленія имѣется еще одинъ аргументъ противъ „южной линіи", позаимствованный изъ архива старыхъ преній объ этой дорогѣ—это пресловутая параллельность рельсоваго пути съ водянымъ, иначе сказать, больное мѣсто волжскихъ пароходныхъ предпріятій. Не входя въ обсужденіе этого вопроса, давно уже разъясненнаго и выведеннаго на чистую воду, я укажу только, что названный уже знатокъ экономическаго дѣла, А. А. Абаза, при обсужденіи Сибирской дороги въ 1875 году, побѣдоносно доказалъ, что если въ Европѣ, гдѣ судоходныя рѣки содержатся въ отличномъ состояніи и судоходство производится круглый годъ, желѣзныя дороги успѣшно работаютъ рядомъ съ водянымъ путемъ, то у насъ, гдѣ судоходство прекращается на 5—6 мѣсяцевъ, гдѣ даже кормилица—Волга страдаетъ періодическими обмеленіями, наносами и перекатами, желѣзная дорога явится какъ необходимое и крайне полезное восполненіе для судоходства. По моему убѣжденію, параллельность „южной" дороги съ Волгой—это вѣскій доводъ въ пользу дороги, а не противъ нея: Волга и ея притоки драгоцѣнны, прежде всего, для оживленія мѣстной промышленности, для воспособленія дѣятельности населеній, всегда къ рѣкамъ стекающихся.

Не такъ, конечно, смотрятъ на это волжскіе пароходовладѣльцы, ослѣпленные страхомъ конкурренціи. На дняхъ, въ одной изъ позднѣйшихъ брошюръ за Челябу, написанной съ претензіями на государственно-экономическіе взгляды, между доказательствами безполезности Нижегородско-Казанской дороги, я встрѣтилъ

горячія восхваленія волжской навигаціи „во всей ея красѣ“, съ отрицаніемъ всякаго значенія періодическихъ обмеленій рѣки и пр... Почему это—невольно подумалъ я—когда идетъ дѣло объ исходатайствованіи своимъ компаніямъ казенныхъ субсидій, наши пароходовладѣльцы представляютъ обмеленіе Волги, какъ общенародное бѣдствіе, грозящее раззореніемъ и голодомъ, требующее отъ казны немедленныхъ многомилліонныхъ затратъ на расчистку рѣки, а покамѣстъ кругленькихъ субсидій для пароходныхъ предпріятій. Когда же нужно, во что бы то ни стало, отклонить желѣзную дорогу, какъ опаснаго для нихъ конкуррента, тогда у пароходовладѣльцевъ совсѣмъ иныя рѣчи: мелководіе—это пустяки, напускной страхъ—матушка Волга сама себя очиститъ.

О претензіяхъ челябинской линіи на какое-то стратегическое значеніе излишне говорить. Неужели же, на случай войны съ Китаемъ, удобнѣе послать военную помощь изъ Уфы и Челябы, чѣмъ изъ Казани—центра военнаго округа, средоточія войскъ и всякихъ военныхъ запасовъ? Казанскія войска, доставленныя по желѣзной дорогѣ въ Тюмень, сядутъ здѣсь на пароходы; по дорогѣ на р. Иртышѣ, въ Омскѣ, къ нимъ примкнутъ новыя войска и, при нѣкоторомъ улучшеніи дальнѣйшаго судоходства по Сибири, могутъ плыть до Иркутска.

Гораздо болѣе искренности обнаруживаютъ защитники челябинской линіи тамъ, гдѣ они, не маскируясь высшими государственно-экономическими соображеніями, открыто ратуютъ во имя своихъ мѣстныхъ интересовъ. Мѣстные интересы каждаго уголка страны, какъ имѣющіе свое законное основаніе, всегда уважительны, если только за ними не прячутся какіе-нибудь *личные* интересы. Конечно, и Уфа имѣетъ у себя такіе уважительные интересы; думаю даже, что наступитъ пора, когда рельсовый путь пріобрѣтетъ значеніе и для Челябы. Но въ настоящемъ случаѣ всякіе мѣстные интересы должны быть ни причемъ. Сибирская дорога строится для всей Россіи, вмѣстѣ съ Сибирью, и должна удовлетворять общегосударственнымъ цѣлямъ. Здѣсь рѣшающій голосъ принадлежитъ всецѣло совокупности

всѣхъ экономическихъ интересовъ государства, а не одному какому-нибудь спеціальному интересу—горнозаводскому, земледѣльческому или иному. Всякіе же мѣстные интересы и подавно должны отступиться передъ главною цѣлью,—будутъ ли то интересы такихъ центровъ, какъ Москва и Нижній, или же просто заурядные интересы Уфы, какой-то Челябы, башкирскихъ или иныхъ помѣстій...

На ряду съ намѣченными выше доводами въ пользу Челябы — доводами, болѣе или менѣе вѣскими, болѣе или менѣе шаткими — нужно ли упоминать о нѣкоторыхъ маневрахъ, ради вящаго успѣха пущенныхъ въ ходъ и, во всякомъ случаѣ, недостойныхъ серьезнаго дѣла. Не хотѣлось бы говорить объ этомъ, но нѣкоторыя разъясненія необходимы. Затѣяли защитники челябинской линіи уронить въ общественномъ мнѣніи свою соперницу—„южную" дорогу, и начали твердить печатно и на преніяхъ, что ряды поборниковъ „южной" дороги рѣдѣютъ, и что отъ нея отреклись и Нижній, и Москва, а можетъ быть, и самая нижегородская ярмарка. Эти толки объ отреченіи Нижняго и Москвы—не простой плодъ фантазіи, это нѣчто бо́льшее, неблаговидная передержка. Слыханное ли дѣло—Нижній отрекается отъ „южной" линіи, въ пользу Челябинской; другими словами—ни городъ, ни купечество не желаютъ у себя желѣзной дороги! Но вѣдь это былъ бы курьезнѣйшій и невѣроятнѣйшій случай, если бы это была правда! Дѣло объясняется простымъ искаженіемъ факта, что и разъяснено уже печатно, по оффиціальнымъ документамъ. Мѣстный биржевой комитетъ, въ составѣ котораго пароходчики играютъ главную роль, весною нынѣшняго года, отклонилъ отъ себя участіе въ новомъ ходатайствѣ за дорогу. Понимая *по своему* интересы Нижняго, онъ не могъ поступить иначе. Въ газеты телеграфическое извѣстіе объ этомъ, конечно, не безъ злаго умысла, попало съ прибавкою, что и городская дума постановила тоже и съ такими же мотивами. Между тѣмъ, нижегородская дума отнюдь не высказалась противъ дороги, а совершенно напротивъ: по поводу того же вопроса о новомъ ходатайствѣ, она сдѣлала постановленіе, что *ввѣряетъ судьбу города Высочайшей волѣ*,

утвердившей уже направленіе Сибирской дороги, и считаетъ этотъ вопросъ окончательно и безповоротно рѣшеннымъ еще въ 1875 г. Нижегородская дума инымъ образомъ и не могла отнестись къ этому столь жизненному для города вопросу. Достаточно указать, что вслѣдъ за утвержденіемъ южной линіи, нижегородская дума, въ чрезвычайномъ собраніи постановила: *просить министра внутреннихъ дѣлъ повергнуть къ стопамъ Государя Императора вѣрноподданническія чувства глубокой благодарности за дарованіе новой милости Нижнему, утвержденіемъ Сибирской дороги черезъ Нижній* и, вмѣстѣ съ тѣмъ, *войти съ ходатайствомъ о наименованіи этой дороги «Александровскою»*.

То же надо сказать и относительно Москвы. И здѣсь выборные отъ купечества въ биржевомъ комитетѣ, въ силу ли столь обычнаго у насъ лѣниваго равнодушія, или въ силу какихъ либо постороннихъ вліяній, на какой-то запросъ сдѣлали отзывъ, *что для нихъ безразлично направленіе сибирской дороги.* Подобный отзывъ, совершенно невяжущійся съ цѣлою массою прежнихъ заявленій Москвы въ пользу нижегородскаго направленія, немедленно же былъ опротестованъ: двадцать первостепенныхъ московскихъ фирмъ, изъ которыхъ половина выборные отъ купечества и члены биржеваго комитета, представили въ этотъ комитетъ энергическое заявленіе противъ направленія на Самару — Уфу — Челябу, свидѣтельствуя, что этотъ окольный путь нанесъ бы *неизгладимый ущербъ* всему московскому фабричному району. Заявленіе это было напечатано въ московскихъ газетахъ.

Гдѣ же тутъ отреченіе Москвы и Нижняго? Всѣмъ извѣстно, что интересы этихъ двухъ главнѣйшихъ торгово-промышленныхъ центровъ имѣютъ естественное и ближайшее тяготѣніе къ интересамъ Сибири и, слѣдовательно, къ интересамъ прямого, кратчайшаго, отнюдь не окольнаго и кружнаго, сообщенія съ Сибирью, именно черезъ Нижній и Казань. Поэтому-то, и Москва, и Нижній многократно возбуждали ходатайства за эту линію, отъ имени городскихъ думъ, купечества и даже отъ имени своихъ оффиціальныхъ представителей. Объ этихъ ходатайствахъ свидѣтельствуетъ масса сохранившихся оффиціальныхъ документовъ.

Наконецъ, о симпатіяхъ нижегородской ярмарки къ старому «южному» направленію, полагаю, излишне и говорить. Спрошенное объ этомъ, еще въ нынѣшнемъ году, ярмарочное купечество, *въ лицѣ своихъ уполномоченныхъ*, сдѣлало такой приговоръ: 67 голосовъ за Высочайше утвержденную линію противъ 5 голосовъ за челябинскую.

Правда, и тутъ интрига и разныя инсинуаціи пытаются ослабить значеніе столь знаменательнаго приговора. Между прочимъ, приписывали и мнѣ какую-то дѣятельную агитацію на ярмаркѣ, для полученія означеннаго блестящаго результата. О моей «агитаціи» въ разное время было много толковъ: если подъ этимъ словомъ разумѣли мои усилія и труды по разработкѣ вопроса, мои старанія ознакомить общество съ дѣломъ, которое представлялось мнѣ чрезвычайно важнымъ и которому я посвятилъ многіе годы труда, то отъ такой «агитаціи» я никогда не отрекался. Въ настоящемъ же случаѣ, приписываемая мнѣ агитація на ярмаркѣ является замѣчательнымъ курьезомъ: приговоръ ярмарочнаго комитета въ Нижнемъ состоялся 24 августа, а я въ этотъ самый день, больной, былъ въ Біаррицѣ, на берегахъ Атлантики. Voilà comment on écrit l'histoire!

Такъ или иначе, для установленія прочной экономической связи Россіи съ Сибирью, для удовлетворенія многообразныхъ общегосударственныхъ нуждъ, политическихъ, экономическихъ и административныхъ, предстоитъ сдѣлать выборъ между двумя соперничающими линіями: съ одною изъ нихъ, утвержденною еще въ 1875 году, освоилась уже экономическая Россія, въ особенности все Заволжье и Пріуральскій край, — ее хорошо знаетъ даже Западная Европа, по почину Лесепса, еще во время международнаго географическаго конгресса въ Парижѣ заинтересовавшаяся этимъ проектомъ, указывавшимъ прямой путь отъ крайняго Запада въ Пекинъ,—объ ней еще недавно сочувственно вспоминала парижская печать, по поводу столкновенія съ Китаемъ; другую линію, являющуюся какъ deus ex machina—за исключеніемъ развѣ уфимскихъ обывателей—никто на Руси не знаетъ и ни къ какимъ общественнымъ или экономическимъ интересамъ она, уфим-

ско-челябинская линія, не тяготѣетъ... Сибирь, для которой по преимуществу должна строится дорога, постоянно, въ теченіи многихъ годовъ, ходатайствовала за кратчайшій рельсовый путь къ Москвѣ черезъ Нижній. Государевы намѣстники въ этомъ отдаленномъ краѣ, генералъ-адъютанты А. П. Хрущовъ и Н. Г. Казнаковъ были неустанными радѣтелями объ осуществленіи именно этого пути, который, по ихъ глубокому убѣжденію, вполнѣ удовлетворитъ давно уже назрѣвшія нужды Сибири—нужды экономическія, политическія и административныя.

Е. Богдановичъ.

---

50. Передовая статья „Московскихъ Вѣдомостей", отъ 24 Декабря 1884 года (№ 357).

Въ минувшій вторникъ, какъ тогда же сообщалось во всѣхъ газетахъ, въ Комитетѣ Министровъ обсуждался старый, столько разъ обсуждавшійся вопросъ о направленіи Сибирской желѣзной дороги. Сообщалось, будто Комитетъ Министровъ въ одно засѣданіе покончилъ съ этимъ вопросомъ. Будто бы пришли къ заключенію, что наилучшимъ направленіемъ слѣдуетъ признать линію отъ Самары на Уфу, черезъ Златоустъ, на Екатеринбургъ. Извѣстно, что Министерство путей сообщенія съ нѣкотораго времени изыскивало всякую возможность, чтобъ уклонить Сибирскую желѣзную дорогу отъ Сибирскаго тракта. Министерство въ этихъ стараніяхъ руководилось, по всему вѣроятію, интересомъ Камско-Волжскаго судоходства (которому, впрочемъ, сколько мы понимаемъ, ни въ какомъ случаѣ не угрожаетъ серьезная опасность),—интересомъ, конечно, уважительнымъ, однако не въ такой мѣрѣ, чтобъ ему можно было пожертвовать всѣми другими интересами страны, несравненно болѣе важными. Всякое направленіе казалось хорошимъ, лишь бы не на Казань и Нижній. Предполагалось было вести дорогу на Челябинскъ, потомъ было на Красноуфимскъ, теперь будто бы на Златоустъ по неизслѣдованнымъ мѣстностямъ: все что хотите, лишь бы не вести Сибирскую линію по Сибир-

скому тракту. Нѣкоторыя лица полагаютъ, что послѣднее постановленіе Комитета Министровъ имѣетъ совсѣмъ не тотъ смыслъ, какой придаютъ ему, что этимъ постановленіемъ будто бы рѣшается отнюдь не направленіе Сибирской магистральной желѣзной дороги, а напротивъ будто бы самый вопросъ объ этой дорогѣ снимается съ очереди. Говорятъ, что еще не приспѣло время строить сибирскую магистральную линію, что торгово-промышленныя потребности Сибири еще недостаточно выяснились и развились, и что собственно сибирскіе грузы еще не такъ значительны, чтобы сооружать для нихъ желѣзную дорогу, что это вопросъ будущаго, быть можетъ еще весьма отдаленнаго. Теперь-де только требуется связать съ желѣзнодорожною сѣтью Уралъ съ его заводами. Но если такъ, если вопросъ о собственно Сибирской желѣзной дорогѣ признается несозрѣвшимъ, то за чѣмъ же предрѣшается направленіе этой дороги, до которой очередь можетъ дойти только въ отдаленномъ будущемъ, — и предрѣшается громадными сооруженіями въ пустынныхъ, неизслѣдованныхъ и представляющихъ неисчислимыя затрудненія мѣстностяхъ? Чтобы связать Златоустовскіе заводы съ Уфой, чтобы дать выходъ ихъ грузамъ, для этого нѣтъ надобности тянуться отъ Самары до Екатеринбурга. Заводскія чисто грузовыя дороги, которыя идутъ зигзагами и имѣютъ чисто мѣстный характеръ, должны строиться дешевыми способами, допускающими всякаго рода уклоны. Стоимость такихъ желѣзныхъ дорогъ можетъ не превышать двѣнадцати-пятнадцати тысячъ съ версты. Рѣчь о такихъ дорогахъ не должна имѣть ничего общаго съ вопросомъ о транзитныхъ или магистральныхъ линіяхъ. Между тѣмъ, какъ въ настоящемъ случаѣ была именно рѣчь о линіи, которая должна вести отъ центра Европейской Россіи къ Сибири, если пока не въ глубь Сибири. Рѣчь шла о головномъ участкѣ этой магистральной линіи. Какой же другой участокъ, кромѣ всѣмъ извѣстнаго, единственнаго Сибирскаго тракта, отъ Москвы чрезъ Нижній, Казань въ Екатеринбургъ, можно предвидѣть для Сибирской магистральной линіи какое бы она ни приняла направленіе въ послѣдствіи внутри Сибири? Взгляните на карту.

Но вотъ что: ужь не было ли прежнее, дважды утвержденное направленіе Сибирской дороги результатомъ случайнымъ, рѣшеніемъ *шумовымъ*, какъ это нерѣдко бываетъ? Не было ли тутъ какой либо искусственной агитаціи, какой либо интриги частныхъ интересовъ? Увы, интрига умѣетъ обдѣлывать свои дѣла быстро; шумовыя рѣшенія исполняются безъ запинки; затѣваются предпріятія страшно дорогія безо всякой для государства надобности и въ угоду какому нибудь частному интересу, нерѣдко весьма сомнительнаго свойства,—et tout va comme sur des roulettes. А о Сибирской дорогѣ идетъ рѣчь почти двадцать лѣтъ. Не найдется ни одной подробности, которая въ этомъ вопросѣ не подвергалась бы спору, обсужденію, изслѣдованію. Нѣтъ, дважды Высочайше утвержденное направленіе Сибирской желѣзной дороги не было послѣдствіемъ искусственной агитаціи. Правда, была агитація и до сихъ поръ продолжается, агитація сильная, но не искусственная, агитація тѣхъ самыхъ интересовъ, ради которыхъ и возбужденъ былъ вопросъ о Сибирской желѣзной дорогѣ. Волновались, просили, молили, благодарили интересы торгово-промышленные, и чѣмъ сильнѣе съ этой стороны идетъ агитація, тѣмъ явственнѣе становится вопросъ, какъ о самой дорогѣ, такъ и о ея направленіи. Съ другой стороны, ни одна желѣзнодорожная линія не была предметомъ такихъ тщательныхъ изученій, какъ Нижегородско-Екатеринбургское направленіе Сибирской дороги. Были сдѣланы самыя тщательныя изысканія; значеніе линіи было взвѣшено во всѣхъ отношеніяхъ, и какъ заинтересованныя въ дѣлѣ соединенія Сибири съ Европейскою Россіей группы, такъ и ученые спеціалисты, производившіе развѣдки, высказывались за Нижегородско-Екатеринбургское направленіе. Производившая въ 1870 году изслѣдованія на Уралѣ ученая коммиссія, въ составъ которой входили столь авторитетныя лица, какъ академикъ Гельмерсенъ, инженеръ путей сообщенія профессоръ Соболевскій и горный инженеръ профессоръ Меллеръ, безусловно высказались за это направленіе. Коммиссія, объѣхавъ сѣверный, средній и южный Уралъ, признала, что «наивыгоднѣйшую связь Сибири съ Россіей представляетъ кратчайшее направленіе желѣзной

дороги къ торговымъ и промышленнымъ центрамъ,—какъ Казань, по значенію ея промышленности, Нижній Новгородъ—по вліянію его ярмарки, и Москва — какъ средоточіе мануфактурной промышленности». Точно также высказывались и компетентныя правительственныя лица, между прочимъ, генералъ-губернаторы Западной Сибири, Хрущовъ и Казнаковъ. Генералъ-адъютантъ Хрущовъ неоднократно ходатайствовалъ о Нижегородско-Екатеринбургскомъ направленіи. Оставляя свой служебный постъ, онъ считалъ «долгомъ совѣсти» выразить еще разъ свое убѣжденіе въ настоятельности разрѣшенія вопроса о Сибирской дорогѣ, и именно въ смыслѣ Нижегородско-Екатеринбургскаго направленія. Н. Н. Обручевъ, нынѣ начальникъ главнаго штаба, еще въ 1870 году утверждалъ, въ засѣданіи Императорскаго Географическаго Общества, при обсужденіи вопроса о направленіи Сибирской линіи: «Надо уважать существующія, исторически сложившіяся промышленныя и торговыя связи. Эти связи—громадный капиталъ. выработанный всею нашею исторіей, всею жизнью нашего народа. Отказываться отъ Нижняго-Новгорода значило бы бросить этотъ капиталъ, потерять даромъ орудіе вѣковой экономической работы. . Нельзя обходить Нижній-Новгородъ: такъ или иначе къ нему должна примкнуть дорога».

Тогдашній и нынѣшній предсѣдатель Департамента Государственной Экономіи такъ высказался въ 1875 году въ пользу Нижегородско-Екатеринбургскаго направленія: «Въ дѣлѣ торговли, говорилъ А. А. Абаза, болѣе чѣмъ въ другихъ сферахъ народной и общественной жизни успѣхъ искусственныхъ мѣропріятій вообще крайне сомнителенъ, и совпаденіе южнаго (Нижегородско-Екатеринбургскаго) направленія проектируемой Сибирской дороги съ нынѣ существующимъ торговымъ путемъ представляется весьма вѣскимъ доводомъ въ пользу сего направленія. Трудно безъ особыхъ потрясеній въ ходѣ всей торговли допустить необходимость измѣненія вѣками образовавшихся связей и привычекъ, а также тяготѣнія взаимныхъ интересовъ мѣстныхъ центровъ. Неоднократный опытъ какъ у насъ, такъ и въ иностранныхъ государствахъ служитъ неопровержимымъ доказательствомъ той экономической истины, что, въ случаяхъ

пренебреженія къ подобнымъ интересамъ, связанное съ измѣненіемъ торговаго пути перемѣщеніе капиталовъ изъ однихъ центровъ въ другіе неизбѣжно сопровождается значительными торговыми кризисами и потрясеніями какъ въ процвѣтаніи цѣлыхъ городовъ, такъ и въ состояніяхъ отдѣльныхъ лицъ, вызывать кои въ настоящемъ случаѣ едва ли представляется желательнымъ... Нельзя упускать изъ виду, что повсемѣстный опытъ доказалъ тотъ неопровержимый экономическій законъ, что желѣзныя дороги не въ состояніи создать новыхъ экономическихъ цѣнностей, а могутъ лишь значительно развить и усилить какъ земледѣльческую, такъ и фабричную промышленность тамъ, гдѣ онѣ уже существуютъ. Несомнѣнное и важное преимущество южнаго направленія Сибирской дороги заключается въ томъ именно обстоятельствѣ, что направленіе это, соединяя между собою три главные центра транзитнаго съ Сибирью пути, Нижній-Новгородъ, Казань и Екатеринбургъ, слѣдуетъ по обычному издавна торговому тракту, сближаетъ Сибирь по преимуществу съ центральными областями Россіи, и пересѣкаетъ собою мѣстности богатыя и производительныя. Доставляя всѣмъ слѣдующимъ изъ Сибири произведеніямъ возможность съ одинаковыми удобствами распредѣляться повсюду, куда влечетъ ихъ естественное тяготѣніе торговли, направленіе это удовлетворяетъ интересамъ нашихъ фабричныхъ центровъ, перерабатывающихъ сырыя и полуобработанныя произведенія Сибири... Близкая параллельность южнаго направленія съ воднымъ въ Сибирь путемъ составляетъ скорѣе преимущество, чѣмъ недостатокъ этого направленія... Южный путь, соприкасаясь съ главнѣйшими пунктами стародавняго Сибирскаго тракта, будетъ въ состояніи придти своевременно на помощь нуждамъ торговли во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда водное сообщеніе не будетъ удовлетворять тому или другому ея требованію. Нѣкоторая въ пользу той или другой дороги разница въ цѣнности не можетъ вліять на окончательное избраніе направленія, тѣмъ болѣе, что если бы лишняя единовременная затрата могла потребоваться при сооруженіи дороги на правомъ нагорномъ берегу Волги, то обстоятельство это составляетъ вопросъ совершенно

второстепенный, въ сравненіи съ производительною затратой всего потребнаго капитала при обезпеченіи возможно большей доходности Сибирской линіи».

И такъ, историческое направленіе будущей Сибирской дороги было не шумовымъ рѣшеніемъ. То ли теперь? Вопросъ о новомъ направленіи дороги отъ Самары на Уфу, Златоустъ и Екатеринбургъ будто бы порѣшенъ въ два—три часа и принято направленіе неизслѣдованное, даже не осмотрѣнное, никому изъ рѣшавшихъ въ своемъ цѣломъ протяженіи неизвѣстное. Изысканія были сдѣланы лишь на участкѣ отъ Самары до Уфы; затѣмъ были сдѣланы лишь летучія рекогносцировки отъ Уфы до Челябинска и отъ Уфы до Екатеринбурга (чрезъ Красноуфимскъ по правому берегу Уфы). Можно ли проведеніе важнѣйшихъ линій основывать на летучихъ рекогносцировкахъ? Но этого мало. И летучія рекогносцировки-то были сдѣланы не по тому направленію, которое предполагается теперь къ постройкѣ: вести Сибирскую дорогу въ Самаро-Уфимскомъ направленіи только до Златоуста (не доходя верстъ сто до Челябинска), а оттуда повернуть ее на Екатеринбургъ. Отъ Златоуста до Екатеринбурга не было произведено даже поверхностныхъ рекогносцировокъ. Министерство путей сообщенія замѣчаетъ, что рекогносцировки отъ Уфы до Екатеринбурга были произведены окольнымъ путемъ, по правому берегу рѣки Уфы до Красноуфимска, гдѣ это направленіе сливается съ Нижегородско-Екатеринбургскою линіей, потому что „болѣе прямое направленіе на востокъ отъ города Уфы (къ Екатеринбургу), по произведенной рекогносцировкѣ мѣстности, оказалось сопряженнымъ со значительными техническими затрудненіями, для устраненія коихъ потребовалось бы затратить громадныя средства“. Теперь же рѣшено вести дорогу отъ Златоуста на Екатеринбургъ по мѣстности съ еще большими техническими затрудненіями: на пространствѣ отъ Уфы до Екатеринбурга находятся только незначительные отроги Уральскаго хребта, а отъ Златоуста до Екатеринбурга дорога пойдетъ по горамъ, пересѣкая одно за другимъ развѣтвленія Уральскаго хребта. Можно ли рѣшать постройку этого участка не произведя тамъ самыхъ тща-

тельныхъ изслѣдованій? Придется или остановить постройку, бросивъ на вѣтеръ десятки милліоновъ рублей, или же передержать много новыхъ милліоновъ съ тѣмъ, чтобы доставить наконецъ возможность сибирскимъ грузамъ кататься по Уральскимъ горамъ и любоваться на усовершенствованія новѣйшей техники, умѣвшей преодолѣть непреодолимыя препятствія. Какъ тотъ, такъ и другой способъ обойдется не дешево и казнѣ, и странѣ. Казнѣ придется израсходовать много лишнихъ милліоновъ, а товаро-отправителямъ—переплачивать на вѣки вѣчныя за окольный провозъ своихъ грузовъ по горнымъ хребтамъ. Болѣе чѣмъ возможно, что такая Сибирская дорога, какъ Самара-Уфа-Златоустъ-Екатеринбургъ останется безъ грузовъ, которые предпочтутъ пойти по прежнему болѣе дешевому пути на Пермь, гдѣ они хотя и дѣлаютъ обходъ, но не столь значительный, какъ по принятой теперь Уфимской линіи.

Четыре года тому назадъ, изъ опасенія возможности голода въ Екатеринославской губерніи, въ нѣсколько недѣль сочиненъ былъ проектъ Криворогской, нынѣ Екатерининской желѣзной дороги, и, подъ вліяніемъ всегда усердныхъ въ этомъ случаѣ ходатайствъ, безъ дальнѣйшихъ околичностей, безо всякаго разслѣдованія, безъ провѣрки, спеціальная коммиссія, состоявшая изъ четырехъ лицъ: графа Лорисъ-Меликова, покойнаго графа Баранова, бывшаго Министра Финансовъ А. А. Абазы и Министра Путей Сообщенія К. Н. Посьета, въ экстренномъ совѣщаніи рѣшила тотчасъ же строить дорогу. Дорога, чуть не въ 500 верстъ, построена; положили въ нее до 25 милліоновъ рублей наличныхъ казенныхъ денегъ, а теперь оказывается, что ей некого и нечего возить; обязательные по росписанію поѣзда ходятъ пустые. Само Екатеринославское населеніе недоумѣваетъ: для чего такое громадное сооруженіе, для чего такая затрата.

Неужели такой прискорбный и вмѣстѣ весьма *дорогой* урокъ не поучителенъ? Неужели такимъ предпріятіямъ, какъ сооруженіе безполезной Екатерининской дороги, суждено повторяться? Желѣзныя дороги вообще, а такая какъ Сибирская транзитная въ особенности, слишкомъ близко прикасаются ко всѣмъ сторонамъ на-

родной жизни, и потому въ нихъ заинтересованы всѣ органы правительства, всѣ вѣдомства. Если уже явилась мысль о необходимости пересмотра утвержденнаго направленія Сибирской дороги, если взамѣнъ прежней линіи явилась новоизобрѣтенная Уфимская, то, казалось бы, всѣ вѣдомства должны быть заинтересованы въ томъ, чтобы рекомендуемое, никому невѣдомое, направленіе предварительно подверглось всестороннему и тщательному изслѣдованію.

Сибирская дорога предполагается на Самару, Уфу, Златоустъ и Екатеринбургъ потому будто бы, что Сибирь и мѣстности, лежащія по направленію Нижегородско-Екатеринбургскому, не имѣютъ достаточнаго количества грузовъ, чтобъ обезпечить доходность дороги, а потому и признается полезнымъ завести транзитную Сибирскую дорогу въ Златоустовскія ущелья, дабы получать со Златоустовскихъ заводовъ милліонъ или около того пудовъ груза и обезпечить ими доходность дороги. Но чтобъ убѣдиться въ несостоятельности такого соображенія, стоитъ лишь взглянуть на карту, приложенную къ *Статистическому Сборнику Министерства Путей Сообщенія.* На этой картѣ, графически представляющей движеніе товаровъ по желѣзнымъ и внутреннимъ водянымъ путямъ, въ 1881 году показано, что грузовъ до устья Камы доходитъ 37,7 милліоновъ пудовъ, съ устья же Камы количество поднимающихся по Волгѣ грузовъ сразу возвышается до 97,1 милліоновъ пудовъ, увеличиваясь на 59,4 милліон. пудовъ. Внизъ идетъ грузовъ по Волгѣ до устья Камы 11,9 милліоновъ пудовъ, а отъ устья Камы количество спускающихся грузовъ возрастаетъ до 26,7 милліоновъ пудовъ, то есть сразу увеличивается на 15 милліоновъ пудовъ. Такимъ образомъ, Кама даетъ Волгѣ грузовъ болѣе 74 милліоновъ пудовъ, какъ показываетъ изданная Министерствомъ карта. Какъ же можно, имѣя предъ глазами подобные, засвидѣтельствованные оффиціальнымъ изданіемъ Министерства Путей Сообщенія факты, утверждать, что Сибирь не имѣетъ достаточнаго количества грузовъ? Вѣдь изъ этихъ 75 милліоновъ пудовъ, спускающихся теперь по Камѣ, большинство грузовъ сибирскіе, которымъ, съ проведеніемъ желѣзной

дороги на Уфу, Златоустъ, Екатеринбургъ, придется дѣлать громадный обходъ къ мѣстамъ назначенія. Выгоденъ ли будетъ товароотправителямъ такой окольный путь для ихъ грузовъ чрезъ Златоустовскіе заводы?

Въ заключеніе, нельзя не упомянуть еще объ одномъ курьезѣ. *Сѣверное Телеграфное Агентство* сообщило еще, будто „предназначено внести проектъ соединенія Казани съ Москвой чрезъ Муромъ“. Это очевидно телеграфная ошибка. Какъ Муромъ оказался попутнымъ пунктомъ на дорогѣ изъ Казани въ Москву? Ѣхать изъ Казани въ Москву на Муромъ, это chassé de côté. Къ тому же, новая Казанско-Муромская дорога пошла бы параллельно Нижегородской на близкомъ разстояніи, такъ что обѣ линіи неизбѣжно стали бы отбивать грузы одна у другой.

---

51. Передовая статья «Московскихъ Вѣдомостей», отъ 11 Декабря 1885 года, № 342.

На дняхъ телеграфъ принесъ извѣстіе объ открытіи Екатеринбурго-Тюменской желѣзной дороги, составляющей головной участокъ будущей великой Сибирской линіи. Незначительная по протяженію Екатеринбурго-Тюменская желѣзная дорога должна много содѣйствовать упорядоченію нашихъ торговыхъ сношеній съ отдаленною восточною окраиной: ею устанавливается непрерывное постоянное сообщеніе между двумя великими бассейнами, Волжскимъ и Обскимъ. Если обратить вниманіе на то обстоятельство, что уже и теперь на рѣкѣ Оби и ея притокахъ имѣется пароходство въ немалыхъ размѣрахъ, которое, съ облегченіемъ торговыхъ сношеній между Европейскою Россіей и Сибирью, безъ сомнѣнія, быстро увеличится и расширитъ районъ своей дѣятельности, то становится очевидною важность сооруженія Екатеринбурго-Тюменской желѣзной дороги.

Главный недостатокъ Сибири, препятствующій ея оживленію и плодотворному развитію, заключается въ неимѣніи удобныхъ путей сообщенія. Сибирь страдаетъ отъ избытка своихъ богатствъ не имѣя возможности передвигать ихъ на рынки спроса, такъ что населеніе

ея принуждено сбывать свои продукты по ничтожнымъ цѣнамъ. Такое изолированное положеніе сибирскаго населенія, сокращая его средства, препятствуетъ въ то же время сбыту въ Сибирь товаровъ Европейской Россіи. Теперь, открытіемъ Екатеринбурго-Тюменской желѣзной дороги положено начало прочному соединенію Сибири съ Европейскою Россіей. Особенно яснымъ становится значеніе Екатеринбурго-Тюменской желѣзной дороги если обратить вниманіе на то обстоятельство, что система Оби, занимая громадную площадь, близко подходитъ къ системѣ Енисея, отдѣляясь отъ него лишь переваломъ въ шестьдесятъ верстъ, который къ тому же предполагается въ непродолжительномъ времени прорѣзать каналомъ и тѣмъ облегчить и отдаленнымъ центральнымъ мѣстностямъ Сибири возможность вступать въ непосредственныя торговыя сношенія съ Европейскою Россіей.

Указывая на культурное и экономическое значеніе недавно открытой Екатеринбурго-Тюменской желѣзной дороги, не можемъ не замѣтить, что сооруженіе ея имѣетъ не менѣе важное значеніе и въ техническомъ отношеніи. Екатеринбурго-Тюменская желѣзная дорога была построена казной безъ участія концессіонеровъ или подрядчиковъ; сооруженіемъ ея какъ нельзя болѣе оправдывается мысль о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ казеннымъ способомъ. Дѣйствительно, постройка этой дороги, какъ свидѣтельствуетъ отчетъ члена Временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Е В. Богдановича, осматривавшаго эту линію предъ открытіемъ на ней движенія, обошлась правительству не болѣе сорока одной тысячи кредитныхъ верста. Сравните съ этимъ стоимость сооруженія нашихъ желѣзныхъ дорогъ прежнимъ концессіоннымъ или подряднымъ способомъ. Страшно подумать, что средняя стоимость сооруженія версты желѣзныхъ дорогъ опредѣлялась у насъ въ семидесятыхъ годахъ свыше 80 000 рублей.

Въ 1881 году правительство передало сооруженіе желѣзныхъ дорогъ въ руки казенныхъ строителей. Въ основу этой системы были положены: прежде всего правильная постановка работъ и затѣмъ организація фактическаго контроля. Замѣтимъ, что въ техническомъ

достоинствѣ казенныхъ сооруженій никогда не сомнѣвались. Николаевская дорога и донынѣ остается образцовымъ сооруженіемъ. За то сомнѣвались въ возможности удешевленія казеннаго способа. Но сдѣланные опыты устраняютъ окончательно эти сомнѣнія. Правда, Екатерининская желѣзная дорога обошлась по 68.400 р. съ версты, изъ которыхъ впрочемъ 8.400 р. съ версты слѣдуетъ отчислить на стоимость гигантскаго моста черезъ Днѣпръ въ Екатеринославѣ; но не надо упускать изъ виду, что всѣ сооруженія по этой линіи были проектированы въ весьма широкихъ размѣрахъ, значительно превышающихъ дѣйствительную въ этомъ отношеніи потребность, въ чемъ, конечно, не исполнители виноваты. Въ болѣе тѣсныхъ размѣрахъ были разсчитаны постройки на Полѣсскихъ дорогахъ, и сооруженіе ихъ выразилось въ 39.000 р. верста по Вильно-Ровенской дорогѣ и въ 37.850 р. по Лунинецъ-Гомельской. Наконецъ теперь, постройка Екатеринбурго-Тюменской желѣзной дороги, обставленной, судя по отчетамъ, довольно крупными сооруженіями, обошлась дешевле 41.000 руб. верста. Это болѣе чѣмъ удовлетворительный результатъ. Нельзя не согласиться съ мнѣніемъ члена Временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Е. В. Богдановича, высказаннымъ имъ въ его *отчетѣ*, что «здѣсь на рубежѣ Сибири разрѣшенъ, наконецъ, весьма важный спорный вопросъ послѣднихъ годовъ, достигнуто полное осязательное торжество принципа сооруженія желѣзныхъ дорогъ казеннымъ способомъ», и нельзя не порадоваться, что такая доля выпала именно Екатеринбурго-Тюменской желѣзной дорогѣ, являющей собою одно изъ звеньевъ великой линіи, долженствующей рано или поздно соединить отдаленныя окраины Востока съ Европой...

Отдѣлъ IV.

Публичныя пренія въ „Обществѣ для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ“ по вопросу о направленіи Сибирской желѣзной дороги въ январѣ 1870 года.

Высочайше утвержденное „Общество для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ“, стремясь къ разъясненію вопроса о направленіи, по которому Сибирскую желѣзную дорогу вести слѣдуетъ, устроило въ январѣ 1870 года рядъ публичныхъ засѣданій въ большой залѣ петербургской городской думы. Каждое изъ этихъ засѣданій посѣщалось многими сотнями человѣкъ столичной интеллигенціи изъ разнообразнѣйшихъ кружковъ петербургскаго общества, начиная отъ членовъ Государственнаго Совѣта, министровъ, профессоровъ, членовъ различныхъ ученыхъ обществъ, инженеровъ, земцевъ, представителей биржи, торговли и промышленности и весьма многихъ лицъ, пріѣзжавшихъ въ Петербургъ изъ различныхъ губерній съ цѣлью выслушать дебаты и принять участіе въ разъясненіи деталей мѣстнаго характера.

Особенно оживленнымъ было *второе* засѣданіе Общества, происходившее 22 января въ присутствіи громаднаго числа слушателей,—въ томъ числѣ Министра финансовъ М. Х. Рейтерна, генералъ-адъютанта графа Строганова и многихъ другихъ представителей высшей администраціи. Оживленію аудиторіи много способствовало то обстоятельство, что въ этомъ собраніи долженъ былъ говорить иниціаторъ Сибирской желѣзной дороги,

нашъ извѣстный ораторъ Е. В. Богдановичъ,—какъ это и случилось въ дѣйствительности.

Вотъ стенограмма его рѣчи, вызвавшей шумныя одобренія собранія:

Мм. гг.! Въ первомъ засѣданіи мнѣ не довелось принять участіе въ преніяхъ во имя южнаго направленія Сибирской дороги. Многое уже сказано относительно всѣхъ трехъ направленій. Въ настоящее время вопросъ созрѣлъ; онъ ожидаетъ не полемики, а приговора со стороны общественнаго мнѣнія и правительственной власти. Мнѣ хотѣлось выслушать опроверженія противъ направленія, которому присвоено мое имя, и затѣмъ сказать уже мое посильное слово. Не могу скрыть, что если опроверженія были нѣсколько слабы, то выраженія были довольно сильны, такъ что одному оратору угодно было назвать проектъ, мною защищаемый, проектомъ совершенно ничтожнымъ.

На этомъ пути, какъ и на желѣзнодорожныхъ линіяхъ, я не могу сойтись съ моими почтенными антагонистами; я никакъ не назову ихъ проекты ничтожными, потому что нѣтъ въ Россіи ни одной линіи, которая бы не могла принести своей относительной пользы, и нѣтъ у насъ честнаго стремленія къ благу общественному, которое могло бы почитаться ничтожнымъ... Скажу болѣе: я бы самъ первый былъ поборникомъ линіи г. Рашета, если бы вся Россія ограничивалась одной Пермской губерніей; но для Россіи важно не одно горнозаводское дѣло, для Урала важна не одна его сѣверная часть. Если бы г. Рашетъ назвалъ свой проектъ—проектомъ сѣверной горнозаводской дороги Пермской губерніи, то и тутъ я бы позволилъ себѣ замѣтить, что она еще преждевременна, потому что заявленія всей Сибири и всего русскаго коммерческаго міра заслуживаютъ вниманіе прежде мѣстныхъ выгодъ сѣверныхъ уральскихъ окраинъ. Я сказалъ бы еще, что предпочтеніе на Уралѣ сѣверному его углу прочимъ его частямъ было бы несправедливо, потому что Уралъ раскинулся не на одну Пермскую губ., но еще и на Уфимскую, которая имѣетъ свои заводы и отвѣчаетъ многимъ экономическимъ условіямъ.

Вы согласитесь со мною, мм. гг., что вопросъ о Сибирской желѣзной дорогѣ не можетъ уложиться въ спеціальномъ вопросѣ уральскаго горнозаводства. Собственно для Урала желательна была бы не поперечная, а продольная дорога, по

направленію хребта и то съ вѣтвями и при соединеніи волжско-камскаго бассейна съ сибирскимъ. Но гдѣ можетъ быть такой поперечникъ: на сѣверѣ или на югѣ Урала? Каждый безпристрастный судья отвѣтитъ, что должна быть линія центральная. Спрошу еще: могутъ ли возникнуть вѣтви продольныхъ уральскихъ сообщеній, не имѣя куда упереться, и можно ли заявлять о нихъ, пока не установилась магистральная, главная, центральная линія, какъ основа и базисъ еще не существующихъ, но необходимыхъ уральскихъ путей сообщеній?

Ни линія г. Рашета, ни линія г. Любимова, ни линія, мною предлагаемая, не могутъ безъ боковыхъ вѣтвей сами по себѣ возстановить уральскаго горнаго дѣла, потому что черта поперечная никогда не удовлетворитъ всѣмъ потребностямъ мѣстности продольной. Единственное условіе поперечной линіи есть ея центральность, и это-то именно условіе встрѣчается въ линіи, принимающей исходной точкой на Камѣ близость рѣки Буи, обозначающей географическую грань между губерніями Пермской и Уфимской; если эта линія, разсѣкая Уралъ на двѣ половины, встрѣчаетъ на пути своемъ заводы, руду и каменный уголь и, кромѣ того, будетъ соотвѣтствовать громко заявленной потребности Сибири и вѣковымъ условіямъ русской торговли, то такая линія оказывается вполнѣ нормальною. До настоящаго времени о внутреннихъ уральскихъ желѣзныхъ дорогахъ никогда еще и помину не было; но когда разнеся слухъ о возможности соединенія Тюмени съ Сарапуломъ, то уже начали составляться проекты боковыхъ соединеній съ центральною линіею, представляющей на обѣ стороны равныя удобства. Линія г. Рашета этой равноправности для всего Урала не представляетъ, оказывая сѣверной части явное предпочтеніе.

Перехожу къ проекту г. Любимова. Этотъ проектъ, какъ мнѣ кажется, не заимствуетъ спеціальныхъ достоинствъ Рашетовской линіи, но преувеличиваетъ всѣ ея недостатки. Во первыхъ, онъ избираетъ конечной точкой не Тюмень, а село Бѣлозерское на Тоболѣ, въ 400 верстахъ отъ соединенія Тобола съ Турой, т. е. одного изъ пунктовъ давно существующаго правильнаго судоходства. Проектъ утверждаетъ, что Тоболъ въ этой мѣстности судоходенъ. Намедни же мы слышали отзывъ почтеннаго генерала Дюгамеля, бывшаго генералъ-губернатора Западной Сибири, который лично заявилъ, что между сліяніемъ Туры съ Тоболомъ и указываемой будущей

пристанью существуетъ до 40 мельницъ, сданныхъ на продолжительные сроки. Всѣ эти мельницы пришлось бы сломать и условія уничтожить. Польза и доходность отъ мельницъ должны исчезнуть, а между тѣмъ Тюмень образуетъ признанную пристань всего сибирскаго судоходства. Въ подкрѣпленіе отзыва генерала Дюгамеля, я могу представить засвидѣтельствованіе отъ лица, дѣйствующаго въ сибирскомъ судоходствѣ, владѣльца нѣсколькихъ пароходовъ, совершающихъ рейсы по всѣмъ судоходнымъ рѣкамъ Сибири. Г. Тюфинъ, здѣсь присутствующій, скажетъ вамъ, что онъ въ половодье предпринималъ плаваніе Турою вверхъ по Тоболу и не далѣе, какъ за 13 верстъ отъ сліянія Тобола съ Турою къ Ялуторовску, не могъ уже продолжать плаваніе и вынужденъ былъ разгрузить свой товаръ. Въ дѣлахъ подобной важности я первый скажу, что надобно слушать *не насъ*, составителей проектовъ, а коммерческихъ дѣятелей, для которыхъ судоходность рѣкъ служитъ мѣриломъ ихъ торговыхъ предпріятій. Скажу, наконецъ, еще одно: значеніе Тюмени всѣмъ извѣстно, по кому извѣстна пристань Бѣлозерская, гдѣ защитникъ линіи г. Любимова предполагаетъ установить коммерческое звѣно между Азіею и Европою? Неужели народное чутье, неужели выгоды мѣстной торговли ждали столько вѣковъ своего Колумба для открытія села Бѣлозерскаго? Не ясно ли, что если Тюмень установилась внутреннимъ портомъ, то это не случайно и не произвольно, а потому, что, отъ Ермака до нашего времени, Тюмень по своему географическому положенію и по своему признанному судоходству составляетъ ключъ и аванпостъ сибирскихъ областей. Итакъ, если вы убѣдитесь, мм. гг., что судоходность Тобола, выше его сліянія съ Турою, относится къ міру мечтательному,—вы придете къ заключенію, что линія г. Любимова, которая не желаетъ миновать Екатеринбурга и должна будетъ начаться въ Тюмени—ничто иное, какъ вѣтвь южной линіи, и что по этой вѣтви не стоило и возбуждать разногласія. За Екатеринбургомъ на долинѣ Бисерти мы совершенно расходимся; я предлагаю спуститься густо населенными мѣстностями двухъ уѣздовъ Осинскаго и Красноуфимскаго и, пройдя гладкою мѣстностью богатый Бирскій уѣздъ, до устья р. Бѣлой, направляюсь черезъ Мензелинскъ, извѣстный своей ярмаркой, и затѣмъ на Чистополь и Казань до Нижняго-Новгорода. Г Любимовъ, неизвѣстно почему, подымается кунгурскими гористыми мѣстностями къ Перми, для соединенія кривою

линію съ Вяткой, Ветлугой, Костромой и Рыбинскомъ. Вѣтвь его къ Перми не представляетъ нѣкоторыхъ мѣстныхъ удобствъ проекта г. Рашета относительно руды и заводовъ. Но линія г. Рашета сохраняетъ по крайней мѣрѣ характеръ чисто мѣстный и не заявляетъ дальнѣйшихъ притязаній. Для нея Кама служитъ границею. Линія же Любимова задѣваетъ важнѣйшіе государственные интересы и прокладываетъ не только для Сибири, но и для всей Европейской Россіи, направленія ей еще невѣдомыя. Отбросивъ въ сторону Тюмень, она не признаетъ ни важности Казани, гдѣ переломъ Волги соединяется съ Камой, ни значенія нижегородской всероссійской ярмарки, будто бы ошибочно установившейся на сліяніи двухъ громадныхъ рѣкъ, и устремляется на Вятку, Кострому, Рыбинскъ, откуда вѣроятно направится въ Петербургъ. Надобно признаться, что проектъ г. Любимова относится нѣсколько безцеремонно къ русской географіи и русской исторіи: и Тюмени онъ не признаетъ, и Казань ему ни почемъ, и нижегородской ярмарки ему не нужно!..

Мм. Гг.! Позвольте высказать вамъ мое убѣжденіе. Въ дѣлѣ о Сибирской желѣзной дорогѣ краснорѣчіе составителей проектовъ не можетъ имѣть вѣса; не могутъ имѣть вѣса также заявленія городовъ и мѣстностей, разгоряченныхъ ожиданіемъ предстоящихъ имъ выгодъ. Въ настоящемъ вопросѣ ни Тюмень, ни Екатеринбургъ, ни Сарапулъ, ни Пермь, ни Казань, ни Вятка, ни Кострома, ни Нижній, не могутъ быть вполнѣ безпристрастными. Безпристрастными могутъ быть только жители Сибири и купцы, торгующіе по всему государству. Вотъ кто можетъ указать на потребность двухъ пунктовъ, которые слѣдуетъ соединить. Отъ меня далека мысль оспаривать значеніе петербургскаго порта, я согласенъ, что Сибирь можетъ присылать свои произведенія черезъ Петербургъ; но Сибирская дорога должна быть коммерческая, транзитная. Позвольте спросить васъ: когда Сибирь перешлетъ свои товары въ Петербургъ, что же получитъ она взамѣнъ путемъ обратнымъ? Неужели французскія вина, прусскія сукна, англійскую сталь? Неужели мы на вѣки будемъ осуждены отсылать свое сырье за границу и получать его назадъ въ видѣ фабричныхъ издѣлій, платя въ тридорога за провозъ, за выдѣлку и за обличеніе нашего невѣжества.

Нельзя повѣрить, что Москва, къ которой уже примкнули шесть желѣзныхъ дорогъ, доставляющихъ ей каждый день

безчисленные тюки товаровъ, что фабрики московскія, владимірскія, нижегородскія, обращающія уже теперь вниманіе иностранцевъ, существуютъ только для того, чтобы убѣдить насъ самихъ въ нашемъ безсиліи. Наконецъ, въ настоящее время фабрикація всего московскаго округа живетъ сбытомъ въ Сибирь и черезъ Сибирь. Не ясно ли, что если есть въ цѣломъ мірѣ вѣрный сбытъ нашимъ мануфактурнымъ издѣліямъ, то это на нашемъ востокѣ, гдѣ никакая конкурренція не можетъ ихъ достигнуть, и чѣмъ больше упрочится этотъ сбытъ, тѣмъ лучше и надежнѣе можетъ развиться наша фабричность. Измѣнять смыслъ нижегородской ярмарки, отбросить въ сторону Москву, значитъ не только препятствовать правильному ходу нашей торговли, но еще посягать на усовершенствованіе нашей промышленности.

Мнѣ скажутъ, можетъ быть, что рѣчное судоходство для Нижняго-Новгорода достаточно и что параллельная Волгѣ линія будетъ отымать грузы у буксирнаго пароходства, или наоборотъ. Желѣзная дорога не уничтожитъ, а еще увеличитъ движеніе судоходства при расширеніи коммерческихъ оборотовъ: она будетъ дѣйствовать не пять мѣсяцевъ, а круглый годъ; она не будетъ опасаться при срочныхъ доставкахъ ни отмелей, ни перекатовъ, ни перегрузовъ, ни всѣхъ неурядицъ, столь извѣстныхъ нашему торговому сословію.

Какой же путь изберемъ мы на Сибирь, какъ не тотъ, который опредѣляется и Москвою, и Сибирью. Москва проситъ соединенія съ Сибирью черезъ Тюмень и Екатеринбургъ; Сибирь проситъ соединенія съ Москвою черезъ Казань и Нижній. Мнѣ возразятъ, что не всѣ сибиряки и не всѣ москвичи того мнѣнія. Такое возраженіе будетъ ошибочно. Первые дома московскіе представили адресъ министру финансовъ объ утвержденіи тюменско-московской линіи, а изъ Сибири прибылъ сюда ходатаемъ за сибирское купечество генералъ-губернаторъ Хрущовъ. Онъ заявляетъ передъ правительствомъ, что Сибирь проситъ не сѣверную линію, не среднюю линію, а что Сибирь проситъ линію южную, потому что линія южная одна соотвѣтствуетъ ея прямымъ интересамъ. Я распространился о направленіи центральнаго, торговаго государственнаго пути въ Сибирь, пути отъ Москвы черезъ Нижній, Казань и Екатеринбургъ, потому что въ этомъ направленіи заключается его главный смыслъ: но изъ этого не слѣдуетъ заключать, чтобы южная линія была враждебна уральскимъ интересамъ и не могла

бы и на Уралѣ сослужить свою службу. Собранію извѣстно, какъ трудно получать у насъ статистическія свѣдѣнія, какъ ихъ провѣрить и какъ доставляются они? Могу сказать одно, что мы въ проектѣ нашемъ всегда старались представлять наименьшія цифры, дабы никто не могъ упрекнуть насъ въ умышленномъ преувеличеніи. Между тѣмъ и этихъ цифръ уже достаточно, чтобы указать не только на важность московско-сибирскаго транзита, но собственно и на выгоды уральскія. Южная линія оживитъ на Уралѣ дѣятельность уже существующихъ 48-ми заводовъ, пройдетъ нетронутыми лѣсами осинскаго и красноуфимскаго уѣздовъ, сосредоточитъ въ Екатеринбургѣ всѣ заводскія силы края, по постройкѣ будетъ стоить дешевле другихъ предлагаемыхъ линій и принесетъ дивидендъ болѣе значительный, потому что она не ограничится интересами одного сѣвера Урала, какъ линія г. Рашета, потому что она не сольется съ интересами Ветлуги и Вятки, какъ линія г. Любимова, а будетъ имѣть станціями по своему протяженію сердце Урала, казанскую биржу, нижегородскую ярмарку, и сольетъ Москву съ Сибирью воедино...

Мм. Гг.! Я могъ бы изложить передъ вами еще многое объ этомъ вопросѣ, но я знаю, что чтеніе нѣкоторыхъ статей васъ намедня утомило. Позвольте заключить однимъ замѣчаніемъ: ничто такъ не враждебно всѣмъ добрымъ начинаніямъ, какъ равнодушіе,—одно участіе возбуждаетъ жизнь. Я не скажу вамъ: заступайтесь именно за южную линію, я скажу: заступайтесь вообще за сибирскую желѣзную дорогу и за ту линію, которую вы предпочитаете.

Сибирь дожидается, торговля терпитъ. Не пренія теперь нужны, не разногласіе составителей проектовъ, а твердый безпристрастный отзывъ общественнаго мнѣнія, такъ какъ отъ этого отзыва можетъ быть положенъ конецъ великимъ бѣдствіямъ и самому правительству станетъ ясно, гдѣ общее желаніе и гдѣ истина.

Насколько Комитетъ Высочайше утвержденнаго „Общества для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ" высоко оцѣнилъ значеніе прекрасной рѣчи Е. В. Богдановича, можно видѣть изъ того, что почтенный ораторъ былъ единогласно избранъ Комитетомъ въ

свои представители на Международномъ Географическомъ Конгрессѣ въ Парижѣ, гдѣ вопросу о Сибирской желѣзной дорогѣ было отведено почетное мѣсто на судѣ ученаго ареопага всего образованнаго міра.

Отдѣлъ V.

Докладъ полковника Евгенія Богдановича на Международномъ Географическомъ Конгрессѣ 6 Августа 1875 г. по вопросу о Сибирской и Средне-Азіатской желѣзной дорогѣ *).

Движеніе цивилизаціи съ запада на востокъ идетъ съ быстротой, которую препятствія могутъ лишь замедлить, но не остановить. Не взирая на все, чѣмъ Японія связана еще съ традиціями національной неподвижности, она преклоняется уже передъ превосходствомъ европейской цивилизаціи. Мы видимъ, что тоже явленіе происходитъ и въ Китаѣ. Побѣда западнаго прогресса уже обезпечена въ Азіи. Сознаютъ они это или нѣтъ, но въ настоящее время народы Азіи идутъ на встрѣчу народамъ Европы. Преобразователи, по крайней мѣрѣ въ Японіи, порываютъ искренно и навсегда съ своимъ азіатскимъ прошлымъ. Вся береговая, приморская часть Китая дѣйствуетъ видимо въ томъ же направленіи. Индія пользуется уже плодами англійской цивилизаціи. Но мелкія государства центральной Азіи и громадныя континентальныя пространства Китайской имперіи, граничащія съ Сибирью, а также киргизскія народности Туркестана, значительно менѣе доступны цивилизующему вліянію Европы. Сама природа здѣсь, кажется, воздвигла этому вліянію непреодолимыя

*) Переводъ извѣстной брошюры „Exposé de la question relative au chemin de fer de la Sibérie et de l'Asie centrale par le colonel Eugène Bogdanowitch“. Paris. 1875.

препятствія: безконечныя степи дѣлаютъ невозможными правильныя торговыя сношенія, а также препятствуетъ этому и разработка почвы, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ заключающей неистощимыя богатства. Если, однако, Индія, береговая часть Китая, Японія, а также и страны Новаго Свѣта, омываемыя моремъ, представляютъ открытые рынки для европейской торговли и благодаря Суэзскому каналу дѣлаютъ возможными самыя обширныя торговыя сношенія, причемъ имъ не хватаетъ только гарантіи правъ для европейскихъ торговцевъ, то въ совершенно иныхъ условіяхъ находятся рынки центральной Азіи Сѣвернаго Китая. Эти страны, повторяю я, отдѣлены отъ Россіи громадными пустынями, представляющими столько препятствій, что Европа можетъ преодолѣть ихъ только посредствомъ постройки большой линіи международной желѣзной дороги, ставящей въ прямое и непрерывное сообщеніе Лондонъ, Парижъ, Берлинъ, Вѣну, Москву, Нижній-Новгородъ съ рынками центральной Азіи и континентальной части Китая. Я прошу васъ, милостивые государи, позволить мнѣ остановиться нѣсколько минутъ на этой великой задачѣ, разрѣшеніе которой принадлежитъ современной Европѣ,—задачѣ, коей посвятили уже свой трудъ и знанія лица съ установленнымъ вполнѣ научнымъ авторитетомъ, какъ гг. Рихтгофенъ, фонъ-Гохштеттеръ, Мейссель и знаменитый дѣятель по международнымъ сообщеніямъ г. Лессепсъ. Изъ всѣхъ линій, проектированныхъ между Европой и крайнимъ востокомъ, самая выгодная съ точки зрѣнія экономической, финансовой и технической есть, безъ сомнѣнія, линія между Европой и Китаемъ. И дѣйствительно, если смотрѣть безпристрастно, нельзя не признать, что въ настоящее время направленіе наиболѣе полезное, наиболѣе практичное и наиболѣе важное это то, которое должно соединить Китай съ Европой чрезъ самыя производительныя мѣстности Россіи, Урала и Сибири до Тихаго океана. Этой цѣли отвѣчаетъ та линія, которую я изучилъ на мѣстѣ, на всемъ ея протяженіи, т. е. большая Сибирская линія отъ Нижняго-Новгорода, громаднаго азіатско-европейскаго рынка, черезъ Казань, Екатеринбургъ, Тюмень до Иркутска. Линія эта, благодаря

своему протяженію, поведетъ не только на многочисленные китайскіе рынки, но она еще будетъ служить естественной вѣтвью для направленія желѣзной дороги изъ Екатеринбурга черезъ Троицкъ и долину Сары-Су въ Ташкентъ и къ другимъ рынкамъ центральной Азіи, чтобы соединиться, рано или поздно, съ англійской желѣзнодорожной сѣтью въ Индіи, въ Пешаверѣ. Мнѣ особенно пріятно констатировать, милостивые государи, что уважаемый г. Лессепсъ, относительно компетенціи котораго мнѣ не приходится настаивать и который поддерживалъ ту же самую мысль соединить посредствомъ желѣзной дороги Индію съ Европой, связавъ ее съ желѣзными дорогами Россіи, отказался въ прошломъ году для своего плана отъ точки отправленія Оренбургъ, какъ невыгодной и отдалъ предпочтеніе линіи Екатеринбургъ, Троицкъ, Сары-Су и Ташкентъ. И такъ, милостивые государи, какъ вы видите, вопросъ соединенія Европы съ крайнимъ востокомъ, т. е. съ Китаемъ, центральной Азіей и Индіей сливается, отождествляется съ вопросомъ Сибирско-Китайской линіи; съ этого момента вопросъ этотъ изъ сферы отвлеченныхъ проектовъ переходитъ на почву дѣйствительности. Постройка желѣзной дороги Южно-Сибирской въ настоящее время разрѣшена уже въ принципѣ. Окончательное рѣшеніе этого вопроса не замедлитъ. Соединеніе при посредствѣ желѣзной дороги крайняго востока съ Европой сдѣлаетъ тогда большой шагъ къ своему окончательному разрѣшенію. Поэтому-то, милостивые государи, я и нахожу не безполезнымъ указать Вамъ въ краткихъ чертахъ: при какихъ торговыхъ условіяхъ представляется, не взирая на свою кажущуюся величину, эта Сибирская линія,—условіяхъ, которыя служатъ основаніемъ для всякаго подобнаго предпріятія. Всему свѣту извѣстны богатства, по истинѣ феноменальныя, которыя заключаетъ въ своихъ нѣдрахъ Сибирь,—страна по своему пространству въ два раза превосходящая всю Европу и имѣющая населенія всего только 6 милліоновъ жителей. Не говоря уже объ ея сосѣдствѣ съ азіатскими рынками,—только благодаря своимъ рудникамъ, столь же многочисленнымъ, какъ и обильнымъ, и всевозможнымъ произведеніямъ земледѣлія, Сибирь пе-

сомнѣнно занимаетъ въ настоящее время первое мѣсто между странами, представляющими наибольшія и вѣрнѣйшія выгоды какъ для капитала, такъ и для духа предпріимчивости. Если на окраинѣ Новаго Свѣта небольшой клочокъ земли дикой и необитаемой могъ дать, благодаря положеннымъ капиталамъ, возможность баснословнаго добыванія золота и сдѣлаться съ тѣхъ поръ одной изъ наиболѣе населенныхъ и промышленныхъ странъ великой республики,—чего не можемъ мы ожидать въ этомъ отношеніи отъ Сибири, гдѣ глубина и протяженіе золотоносныхъ жилъ до сихъ поръ еще и неизвѣстны. Но, милостивые государи, еще до Сибири, на ея границахъ, возвышается Уралъ, съ его несравненными металлургическими богатствами, его магнитными горами и многочисленными рудниками *).—Уралъ, который одинъ можетъ снабдить весь міръ желѣзомъ, сталью и мѣдью. вамъ, конечно, также не безъизвѣстно, что послѣднія изысканія указываютъ намъ на восточномъ склонѣ Урала залежи каменнаго угля. Однимъ словомъ, въ настоящее время, вполнѣ уже установленъ фактъ, не допускающій никакихъ сомнѣній, что вопросъ о промышленной эксплоатаціи Сибири и Урала сводится къ вопросу о желѣзной дорогѣ. Далѣе, за Ураломъ, направляясь къ Тюмени, Омску и Алтаю, проектированная линія пересѣчетъ громадныя пространства, изобилующія рудами, скотомъ и пахатными землями рѣдкаго плодородія. Съ Тюмени начинаются уже великолѣпныя судоходныя водяныя пространства, подобныя которымъ можно встрѣтить только въ Америкѣ. Далѣе—Иртышъ судоходный до границъ Китая, съ развивающимся ежегодно пароходнымъ сообщеніемъ. И такъ, милостивые государи, постройкой линіи отъ Нижняго до Тюмени, рѣшенной уже въ принципѣ, разрѣшается отчасти вопросъ относительно соединенія Европы съ Китаемъ. Но нужды международной торговли не могутъ быть удовлетворены желѣзными дорогами и пароходами только до границъ Монголіи, тѣмъ болѣе, что плаваніе по Иртышу прекращается на пять и шесть мѣсяцевъ въ году,—слѣдовательно ясно, что для прямыхъ и по-

*) Въ 1872 году рудники Урала дали свыше 400 милліоновъ килограммовъ желѣза и 4 милліона кил. мѣди.

стоянныхъ сообщеній необходимо продолжить эту линію до главныхъ центровъ Китайской Имперіи. Пунктъ, гдѣ должна остановиться въ этой Имперіи Европейская желѣзная дорога—пунктъ великой важности, какъ въ интересахъ торговли, такъ и въ интересахъ самого предпріятія. Чай, шелкъ и другія произведенія, составляющія предметы вывозной торговли Небесной Имперіи сосредоточиваются главнымъ образомъ въ ея восточныхъ провинціяхъ, гдѣ находятся главные рынки. Не забудемъ, кромѣ того, что тамъ же находится Пекинъ, который, какъ столица 350 милліоновъ Китайцевъ, представляетъ дѣйствительныя выгоды и съ экономической, и съ политической точекъ зрѣнія для того, чтобы быть поставленнымъ въ прямыя сношенія съ Европой. Это соединеніе Пекина съ Европейской желѣзно-дорожной сѣтью посредствомъ желѣзной дороги является единственнымъ планомъ, вполнѣ отвѣчающимъ всѣмъ необходимымъ условіямъ международной желѣзной дороги изъ Европы въ Китай. Значительное протяженіе такой линіи не можетъ служить возраженіемъ съ той минуты, какъ мы примемъ во вниманіе ея всемірное значеніе. Тихоокеанская желѣзная дорога, соединяющая Нью-Іоркъ съ Санъ-Франциско, при постройкѣ которой приходилось преодолѣвать трудности, значительно бо́льшія, чѣмъ тѣ, кои представляетъ линія Сибирской желѣзной дороги,— не есть ли это примѣръ, доказывающій, что въ наши дни практическое выполненіе такихъ предпріятій представляется вполнѣ возможнымъ и въ финансовомъ, и въ техническомъ отношеніяхъ. Оно не является невозможнымъ и для англійскаго правительства, которое, слѣдуя примѣру Соединенныхъ Штатовъ, имѣетъ въ виду постройку такой же желѣзной дороги въ Канадѣ.

Возвращаясь къ проекту линіи изъ Европы въ Китай, вполнѣ естественной, представляется необходимымъ, чтобы эта линія прошла чрезъ наиболѣе производительныя мѣстности Сибири. Какъ я уже имѣлъ честь Вамъ докладывать, мм. гг., она начинается отъ Нижняго-Новгорода, чтобы пройти черезъ Казань, Екатеринбургъ, по направленію къ Тюмени и Омску и далѣе, черезъ Каинскъ до Томска, главнаго промышленнаго и торговаго центра Западной Сибири. Затѣмъ

отъ Томска она достигаетъ Иркутска, большого промышленнаго центра всей Сибири, чрезъ Маріинскъ, Ачинскъ, Красноярскъ, Канскъ и Нижнеудинскъ. Протяженіе этой линіи отъ Нижняго-Новгорода до Иркутска равняется приблизительно 4.960 килом. Далѣе, за Иркутскомъ, линія принимаетъ характеръ исключительно международный. Поэтому то, имѣя въ виду трудности, которыя представляетъ переходъ черезъ горную цѣпь Хинганъ, пересѣкаемую въ Сѣверной части Амуромъ, необходимо предпочесть путь на Манджурію и направить Иркутскую линію вдоль Байкальской дороги въ Верхнеудинскъ, черезъ долину Селенги. Отъ Верхнеудинска до Пекина лучшее направленіе это на Читу и Долонъ-Норъ. Протяженіе этой послѣдней вѣтви отъ Иркутска до Пекина равняется 2.200 килом. И такъ, желѣзная дорога, которую надлежало бы построить отъ Нижняго-Новгорода до Пекина имѣла бы протяженіе въ 7.160 килом. На первый взглядъ такое предпріятіе кажется гигантскимъ дѣломъ,—дѣломъ, исполненіе котораго представитъ трудности почти непреоборимыя; но когда мы внимательно разсмотримъ его, мы ясно увидимъ, что препятствія эти болѣе воображаемыя, нежели дѣйствительныя и что соображенія какъ инженера, такъ и капиталиста обѣщаютъ успѣхъ. Постройка линіи въ 7.160 килом., изъ которыхъ 1 500 килом. уже разрѣшены въ принципѣ, никого не удивитъ нынче въ Европѣ и еще менѣе въ Америкѣ, особенно, если линія эта отъ Екатеринбурга до Тюмени и далѣе, т. е. на протяженіи 1.850 килом., пересѣкаетъ степь безусловно ровную и рѣки въ ихъ верхнемъ теченіи, тамъ, гдѣ онѣ представляютъ только небольшую ширину и гдѣ высота, до которой доходитъ на югѣ Байкальское озеро, не превышаетъ 1.150 метр. Россія нашла средства, чтобы построить въ 15 лѣтъ 24.000 килом. желѣзныхъ дорогъ, стоющихъ 6 милліардовъ франковъ; она найдетъ безъ труда два или три милліарда, необходимыхъ для постройки 7.160 килом., которые должны закончить ея восточную желѣзнодорожную сѣть. Для Россіи важно соединить свои рынки съ рынками Азіи и особенно Китая и мы можемъ смѣло сказать, что вся цивилизованная Европа имѣетъ въ этомъ отношеніи одинако-

выя съ Россіей интересы. Желѣзная дорога, которая началась бы у Волги, достигла Пекина, дала бы не только возможность сбыта произведеній южной Сибири, но и способствовала бы еще заселенію и возвышенію цѣнности земель, она открыла бы всей центральной и западной Европѣ весьма важный путь на сѣверъ и въ центръ Китая, она имѣла бы международный характеръ, создавъ на сѣверѣ, на сушѣ, второй путь съ востока на западъ,— путь, параллельный морскому и могла бы черезъ вѣтвь отъ Екатеринбурга на Ташкентъ, продолженную впослѣдствіи черезъ средне-азіатское плоскогоріе, соединиться съ англійской желѣзнодорожной сѣтью и проникнуть съ востока и съ юга въ Китай и Индію, т. е. въ богатѣйшія страны Азіи. Скажу, Мм. Гг., кратко — Постройка большой желѣзнодорожной линіи, соединяющей Европу съ крайнимъ востокомъ, отвѣчаетъ въ настоящее время требованіямъ, не нуждающимся ни въ какихъ доказательствахъ. Они составляютъ жизненные интересы всемірной торговли. Они въ интересахъ цивилизаціи, нынѣ тѣсно связанной съ развитіемъ богатствъ и общаго преуспѣянія. Они въ потребностяхъ нынѣшняго столѣтія, которое только тогда скажетъ свое послѣднее слово, когда производительныя силы странъ, наиболѣе другъ отъ друга отдаленныхъ и наиболѣе не извѣстныхъ, будутъ въ состояніи взаимно обмѣниваться свободно, легко и экономично. За нихъ и общественное мнѣніе, которое, являясь двигателемъ потребностей своего вѣка, само, всегда и всюду одобряло первоначальную мысль этого обширнаго предпріятія—что и побуждаетъ насъ всѣхъ вести это дѣло до конца. Если великія, знаменитыя столѣтія переживаютъ себя въ своихъ памятникахъ, то я полагаю, мм. гг., что не можетъ быть для нашего вѣка памятника болѣе практичнаго, болѣе полезнаго и болѣе великолѣпнаго, какъ постройка желѣзной дороги, которая принесетъ Европейскую цивилизацію всему Востоку и сдѣлаетъ нашими братьями, равными почти согражданами 350 милліоновъ человѣческихъ существъ. Въ противоположность морямъ, которымъ съ коммерческой точки зрѣнія служатъ рѣки и ихъ притоки для снабженія портовъ,— безконечныя желѣзнодорожныя сѣти нашей маленькой

Европы нуждаются и будутъ все болѣе нуждаться въ большомъ сбытѣ, въ большихъ внѣшнихъ линіяхъ. Что касается меня, я имѣю внутреннее убѣжденіе, что для насъ, европейцевъ, не существуетъ препятствій тамъ, гдѣ капиталъ находитъ выгодное помѣщеніе. Самыя дорогія мои желанія будутъ исполнены, если мое личное мнѣніе будетъ раздѣлено общественнымъ мнѣніемъ и особенно настоящимъ высокимъ собраніемъ, которое я благодарю за его благосклонное вниманіе.

Главныя *географическія и статистическія* данныя относительно Сибирской желѣзной дороги.

Разстояніе отъ Н. Новгорода до Казани	420	килом.
Отъ Казани до Екатеринбурга . . .	950	„
„ Екатеринбурга до Тюмени . . .	340	„
„ Тюмени до Омска (Иртышъ) . . .	650	„
„ Омска до Томска	950	„
„ Томска до Красноярска (Енисейскъ)	580	„
„ Красноярска до Иркутска	1.070	„
„ Иркутска до Читы	700	„
„ Читы до Каплара	400	„
„ Каплара до Долонора	750	„
„ Долонора до Пекина	350	„
Всего	7.160	килом.

изъ которыхъ 6.000 килом. черезъ Россію, а остальные черезъ Китай.

Топографія.—Страна между Екатеринбургомъ и Томскомъ (1.850 килом,)—вполнѣ равнина, гдѣ нужно пересѣчь только 5 рѣкъ и гдѣ почва столь плоская, что почти не встрѣчается лощинъ. Остальная часть дороги представляетъ только второстепенныя возвышенности или холмистыя мѣстности. Наивысшая точка длинной линіи между Нижнимъ-Новгородомъ и Капларомъ (Яблоновый хребетъ) не свыше 1.150 метр. надъ уровнемъ океана, причемъ еще склоны въ высшей степени покаты.

Народонаселеніе и промышленность. Отъ Нижняго-Новгорода до Тюмени дорога проходитъ черезъ хорошо населенный край, гдѣ (80.000 жит.), Екатеринбургъ города, какъ Казань мы имѣемъ такіе значительные

(30.000 жит.) и т. п. Средняя плотность населенія равняется 1.000 чел. на квадр. геогр. милю. За Тюменью населеніе болѣе рѣдкое, хотя дѣятельное и ожидающее только постройки желѣзной дороги, чтобы принять участіе въ выгодахъ всемірной торговли, для которой оно могло бы доставить земледѣльческія произведенія, продукты лѣсныхъ промысловъ, пушной товаръ, горныя богатства и т. п. Одинъ Уралъ доставляетъ намъ 400 милліоновъ килогр. желѣза, 4 милліона килогр. мѣди, золото, платину и т. д. Алтай заключаетъ въ себѣ громадныя богатства угля, такъ какъ тамъ каменноугольный пластъ занимаетъ пространство равное половинѣ Франціи. Въ тоже время эти горы содержатъ золото, серебро, мѣдь и свинецъ. Чѣмъ далѣе подвигаемся мы на востокъ къ Байкалу и Нерчинску, тѣмъ богаче становится страна рудами. Въ прошломъ году (1874) одна Восточная Сибирь дала намъ болѣе 1.500 пуд. золота, что представляетъ цѣнность въ 70 милліоновъ франковъ. Стоимость мѣховъ, вывозимыхъ изъ этой страны каждый годъ, достигаетъ 10 милліоновъ франковъ. Тамъ также находятся копи драгоцѣнныхъ камней, великолѣпные лѣса, многочисленныя стада домашняго скота, обширныя рыбныя ловли по берегамъ Байкала и т. д.

Полковникъ *Богдановичъ.*

Отзывы печати, русской и заграничной, по поводу этого замѣчательнаго доклада приведены выше въ отдѣлѣ III-мъ, въ статьѣ подъ № 28.

Отдѣлъ VI.

Чествованіе общественныхъ заслугъ Евгенія Васильевича Богдановича, какъ инціатора Сибирской желѣзной дороги.

1. Письмо Министра Внутреннихъ Дѣлъ, Графа Д. А. Толстого, Е. В. Богдановичу, отъ 2 Января 1869 года, №1.

М. Г. Евгеній Васильевичъ! Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу моему ходатайства Камышловскаго (Пермской губерніи) городскаго общества о присвоеніи Вашему Превосходительству званія Почетнаго Гражданина г. Камышлова, 29 минувшаго Декабря, Высочайше на сіе соизволилъ.

О такомъ Высочайшемъ повелѣніи долгомъ считаю увѣдомить Васъ, Милостивый Государь, покорнѣйше прося принять увѣреніе въ совершенномъ моемъ почтеніи и преданности.

Подписалъ: Графъ *Д. Толстой.*

Такія же увѣдомленія были присланы Е. В. Богдановичу о Высочайшихъ соизволеніяхъ на присвоеніе ему, по ходатайствамъ Городскихъ Обществъ, званія **Почетнаго Гражданина** городовъ:

Екатеринбурга,
Сарапула и
Тюмени.

2. Выписка изъ протокола засѣданія Екатеринбургской Городской Думы 31-го Января 1877 года, № 2-й.

Пунктъ 3-й). Прочитано заявленіе гласныхъ Городской думы Гг. Расторгуева, Севастьянова и другихъ, въ числѣ 12 человѣкъ, о присвоеніи званія Почетнаго Гражданина г. Екатеринбурга Полковнику Е. В. Богдановичу.

Заявленіе это заключается въ слѣдующемъ: „Проведеніе южной желѣзной дороги отъ Нижняго чрезъ Казань до Екатеринбурга, по проекту Полковника Богдановича, встрѣчено отъ Москвы до Иркутска съ живѣйшимъ сочувствіемъ. По утвержденіи этого направленія Его Императорскимъ Величествомъ, сочувствіе это выразилось относительно Евгенія Васильевича въ многочисленныхъ къ нему адресахъ, выражавшихъ искреннюю признательность за *многолѣтніе труды его, посвященные этому важнѣйшему дѣлу*, а вящшимъ доказательствомъ этихъ чувствъ служатъ собираемыя суммы для образованія въ учебныхъ заведеніяхъ стипендій имени Евгенія Васильевича. Городу Екатеринбургу, какъ центру, гдѣ соприкоснутся Южныя и Сѣверныя желѣзныя дороги и откуда пойдетъ дальнѣйшее ихъ проведеніе въ Сибирь и Среднюю Азію, конечно, предстоитъ блестящая будущность въ развитіи промышленности горнозаводской и торговой и можетъ быть все это осуществится въ недалекомъ будущемъ, но это недалекое будущее въ жизни Государства можетъ измѣряться не годомъ-двумя, но и десяткомъ лѣтъ, тогда какъ жизнь человѣческая съ каждымъ годомъ слабѣетъ и хирѣетъ и часто великія идеи не осуществляются при жизни тѣхъ, кто ихъ лелѣялъ. Чтобы сохранить на всегда память о Евгеніѣ Васильевичѣ Богдановичѣ между обитателями города Екатеринбурга, они Гг. Гласные, въ числѣ 12 человѣкъ, принимаютъ смѣлость предложить Городской Думѣ: исходатайствовать у кого слѣдуетъ наименованіе Евгенія Васильевича Богдановича Почетнымъ Гражданиномъ города Екатеринбурга, чѣмъ доказать предъ нимъ, что граждане города Екатеринбурга искренно и вѣчно будутъ признательны за блистательную идею, обратившуюся въ осуществимое дѣло, на что имъ потрачено

много матеріальнаго благосостоянія, а главное—жизненныхъ силъ".

Постановлено: сдѣлать ходатайство о присвоеніи Полковнику Евгенію Васильевичу Богдановичу званія Почетнаго Гражданина г. Екатеринбурга.

---

3. Постановленіе Тюменскаго городскаго общества отъ 2 Ноября 1867 года.

1867 года Ноября 2 дня, Тюменское городское общество, въ общемъ собраніи, въ присутствіи городской думы, имѣли сужденіе по поводу поднятаго вновь вопроса объ Уральско-Сибирской желѣзной дорогѣ, по прямѣйшему направленію отъ Казани на Тюмень, начиная отъ Ершовской пристани, лежащей противъ Сарапула, чрезъ Екатеринбургъ и оканчивая Тюменью, причемъ городское общество, принимая во вниманіе, что вполнѣ справедливый въ торговомъ отношеніи проектъ этотъ предложенъ и разработанъ состоящимъ при Министрѣ Внутреннихъ Дѣлъ полковникомъ Евгеніемъ Васильевичемъ Богдановичемъ, который, желая привести проектъ въ должную полноту и опредѣленность, не щадитъ для достиженія цѣли ни времени, ни трудовъ, ни даже матеріальныхъ пожертвованій и что, для этой цѣли, онъ уже совершилъ двѣ дальнихъ и продолжительныхъ поѣздки,—въ уваженіе такой по истинѣ гражданской полезной не только для Тюмени, но и для всего Сибирскаго края дѣятельности г. Богдановича, полагаетъ: состоящему при Министрѣ Внутреннихъ Дѣлъ полковнику Евгенію Васильевичу Богдановичу предоставить званіе Почетнаго Гражданина гор. Тюмени, о чемъ и постановляемъ настоящій приговоръ, съ тѣмъ, чтобы городская дума испросила чрезъ гражданскаго губернатора ходатайство Господина Министра Внутреннихъ Дѣлъ о внесеніи этого приговора на Всемилостивѣйшее Государя Императора соизволеніе (*Слѣдуютъ подписи*).

---

4. Письмо Министра Внутреннихъ Дѣлъ Генералъ-Адъютанта Тимашева Е. В. Богдановичу, отъ 9 Апрѣля 1877 года, № 12.048.

М. Г. Евгеній Васильевичъ! Нѣкоторыя лица, принадлежащія къ русскому торговому сословію Нижегородской ярмарки и московскому купечеству, желая почтить десятилѣтніе труды Ваши по разработкѣ возбужденнаго Вами же вопроса о проведеніи Сибирской желѣзной дороги по южному направленію, собрали между собою, по добровольной подпискѣ, четыре тысячи рублей, заключающіеся въ 6% закладныхъ листахъ Московскаго Земельнаго Банка, которые и представили въ Министерство Народнаго Просвѣщенія, на учрежденіе изъ процентовъ сего капитала стипендіи Вашего имени при Сибирскомъ Университетѣ.

Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу Министра Народнаго Просвѣщенія, въ 4-й день сего Апрѣля, Высочайше соизволилъ на учрежденіе означенной стипендіи по открытіи Сибирскаго Университета.

Имѣю честь увѣдомить Васъ, Милостивый Государь, о таковомъ Высочайшемъ повелѣніи, сообщенномъ мнѣ Дѣйствительнымъ Тайнымъ Совѣтникомъ, Графомъ Толстымъ, покорнѣйше прося принять увѣреніе въ совершенномъ моемъ почтеніи и преданности.

Подписалъ: *А. Тимашевъ.*

---

5. Телеграмма Е. В. Богдановичу, отъ Камышловскаго городскаго общества, отъ 30 Августа 1880 года.

Камышловское городское общество, празднуя дорогой для Россіи день Тезоименитства нашего Августѣйшаго Государя, послѣ усердной молитвы къ Царю Царей за Царя-Отца земли русской, имѣло счастіе получить извѣстіе о Высочайшемъ повелѣніи въ Комитетъ Министровъ о скорѣйшемъ сооруженіи Екатеринбургско-Тюменскаго участка желѣзной дороги. Граждане сердечно радуются такому важному для нихъ событію и молятъ Господа да продлитъ Всевышній на многіе и многіе годы дра-

гоцѣнное для нихъ здоровье нашего Отца Государя любвеобильнаго къ нимъ своими милостями. Общество наше полно вѣры, что съ проведеніемъ рельсоваго пути, нынѣ возникающая торговая дѣятельность нашего города еще болѣе оживится, почему, признавая въ Васъ виновника неоцѣнимо полезной инициативы, наше глубоко благодарное Вамъ общество беретъ смѣлость просить особу Вашего Превосходительства удостоить принять, какъ знакъ сердечной признательности, званіе Почетнаго Гражданина нашего города и указать: въ какое учебное заведеніе назначить капиталъ, собранный по добровольной подпискѣ на учрежденіе въ пользу одного воспитанника вѣчной стипендіи дорогого и незабвеннаго для него имени Вашего Превосходительства.

Подписалъ: Городской Голова *Телицинъ*.

---

6. Адресъ гражданъ города Камышлова, генералъ-маіору Богдановичу.

Ваше Превосходительство, Евгеній Васильевичъ!

Десятки лѣтъ лелѣянное въ сердцахъ нашего общества желаніе имѣть здѣсь желѣзную дорогу нынѣ осуществилось. Этимъ осуществленіемъ мы обязаны многолѣтнимъ и энергичнымъ трудамъ Вашего Превосходительства, посвященнымъ на составленіе и проведеніе проекта за южное направленіе Сибирской желѣзной дороги, на пути которой лежитъ и нашъ городъ Камышловъ; и такъ построенная здѣсь желѣзная дорога, почти съ первымъ свисткомъ, доставила намъ величайшее счастіе видѣть среди насъ Васъ, давно желанный и дорогой гость!

Пользуясь такимъ благопріятнымъ случаемъ свиданія съ Вами, Ваше Превосходительство, мы, отъ лица гражданъ города Камышлова, спѣшимъ засвидѣтельствовать Вамъ искреннее глубочайшее почтеніе и сердечную благодарность за Ваши многолѣтніе и неоцѣнимые труды на пользу государства и процвѣтаніе нашего края и заявить, что общество наше, проникнутое чувствами безпредѣльной признательности и благодарности

къ Вамъ, Ваше Превосходительство, отъ души желаетъ, чтобы Вы были, между нами, не только дорогимъ желаннымъ гостемъ, а истиннымъ согражданиномъ нашимъ и чтобы имя Ваше осталось на вѣки незабвеннымъ въ потомствѣ нашемъ, — учредить, по указанію Вашему, при одномъ изъ учебныхъ заведеній вѣчную стипендію дорогого для насъ имени Вашего, Евгеній Васильевичъ, на что и составленъ уже по подпискѣ капиталъ.

Имѣемъ честь быть искренне преданные и глубоко благодарные Вашему Превосходительству граждане города Камышлова.

Подписали: Городской Голова *А. Поповъ*, члены Городской Управы и гласные.

---

7. Положеніе о стипендіи имени Генералъ-Маіора Евгенія Васильевича Богдановича при Екатеринбургской мужской гимназіи.

(Утверждено Г. Министромъ Народнаго Просвѣщенія 5 Августа 1883 года).

§ 1. На проценты съ капитала въ 1.300 руб., собраннаго по подпискѣ купечествомъ г. Тюмени и заключающагося въ пятипроцентныхъ билетахъ Государственнаго банка V-го выпуска, учреждается при Екатеринбургской мужской гимназіи одна стипендія имени Генералъ-Маіора Евгенія Васильевича Богдановича.

§ 2. Означенный капиталъ хранится въ мѣстномъ казначействѣ въ числѣ спеціальныхъ средствъ названной гимназіи, составляя неотъемлемую собственность заведенія и оставаясь на вѣчныя времена неприкосновеннымъ. Въ случаѣ выхода въ тиражъ билетовъ стипендіальнаго капитала, на полученную сумму пріобрѣтаются другіе государственные 5%-ные билеты.

§ 3. Стипендіей пользуются дѣти недостаточныхъ гражданъ гг. Тюмени и Екатеринбурга, учащіеся въ Екатеринбургской мужской гимназіи и заслуживающіе того по своимъ успѣхамъ въ наукахъ и поведенію.

§ 4. Право назначенія стипендіатовъ принадлежитъ Педагогическому Совѣту Гимназіи.

§ 5 Степендіатъ, не оказывающій удовлетворительныхъ успѣховъ по лѣности или другимъ какимъ либо

неуважительнымъ причинамъ, лишается стипендіи по усмотрѣнію Педагогическаго Совѣта.

§ 6. Пользованіе стипендіею не налагаетъ никакихъ обязательствъ на стипендіата.

§ 7. Случайные остатки отъ процентовъ на стипендіальный капиталъ причисляются къ основному капиталу.

(Выпис. изъ журн. Мин. Народ. Просв. за сентябрь мѣсяцъ 1883 г., стр. 17).

---

8. Телеграмма Е. В. Богдановичу отъ предсѣдателя Казанскаго Губернскаго Земскаго Собранія, отъ 22 Декабря 1875 года.

Принимая въ соображеніе неутомимые труды и жертвы, понесенные Вами для разработки южнаго направленія сибирской желѣзной дороги чрезъ Казань, выяснившія необходимость этого направленія для всей отечественной торговли и промышленности, утвержденіе котораго принесетъ неисчислимыя блага родному краю, 11 очередное Казанское Губернское Земское собраніе единогласно постановило выразить Вамъ отъ лица земскаго собранія искреннюю благодарность. О чемъ имѣю честь Васъ увѣдомить.

Подписалъ: Предсѣдатель собранія *Осокинъ.*

---

9. Письмо Тюменскаго Городскаго Головы Е. В. Богдановичу, отъ 8 Сентября 1880 года, № 3.805.

Ваше Превосходительство, Милостивый Государь, Евгеній Васильевичъ!

Государь Императоръ, 4 Апрѣля 1868 года, Высочайше повелѣть соизволилъ: разрѣшить Вашему Превосходительству произвести нивеллировку Уральско-сибирской линіи желѣзной дороги. Въ 1868 году изысканія Уральско-Сибирской желѣзной дороги Вами окончены и подробный отчетъ по этому дѣлу представленъ высшимъ правительственнымъ властямъ. Съ того вре-

мени, Ваше Превосходительство неустанно слѣдили за ходомъ дѣла о Сибирской желѣзной дорогѣ и были усерднѣйшимъ ходатаемъ къ осуществленію ея.

Относя устройство Сибирской желѣзной дороги къ важнѣйшимъ общегосударственнымъ потребностямъ, Ваше Превосходительство, желая привести означенное дѣло въ надлежащую полноту и опредѣленность, нынѣшнимъ лѣтомъ предпринимали въ интересахъ Сибирской желѣзной дороги дальнія и продолжительныя поѣздки, не щадя для этой цѣли ни трудовъ, ни матеріальныхъ пожертвованій.

Тюменское городское общество, телеграммами отъ Ихъ Сіятельствъ Министра Внутреннихъ Дѣлъ и Временнаго Нижегородскаго Генералъ-Губернатора, извѣщено: что Государь Императоръ, 29 Августа, Высочайше повелѣть соизволилъ: ходатайство купечества, торгующаго на Нижегородской ярмаркѣ о скорѣйшемъ сооруженіи участка Сибирской желѣзной дороги, теперь же передать, чрезъ Министра Финансовъ, на обсужденіе Комитета Министровъ, для изысканія способовъ къ безъотлагательному сооруженію участка отъ Екатеринбурга до Тюмени въ виду того, что означенное сооруженіе, независимо экономическаго его значенія, представитъ заработки населенію приволжскихъ губерній, пострадавшихъ отъ неурожая. Граждане города Тюмени, выслушавъ это телеграфическое извѣстіе, повергнули къ стопамъ Его Императорскаго Величества вѣрноподданническія чувства неизмѣримой любви и благодарности къ Обожаемому Монарху, за дарованіе отдаленному Сибирскому краю новой высокой милости, увѣковѣчивающей славу настоящаго царствованія и служащей прочнымъ залогомъ будущаго развитія и процвѣтанія Сибирскаго края, въ тѣсной связи съ умственными и промышленными центрами Россіи.

Городское общество сознаетъ: что Ваше Превосходительство съ горячимъ сочувствіемъ относились къ дѣлу объ устройствѣ Сибирской желѣзной дороги, и что благопріятнымъ положеніемъ настоящаго дѣла оно обязано усиленнымъ ходатайствамъ Вашего Превосходительства, и вслѣдствіе этого, въ собраніи, 31 Августа, въ составѣ 32 Гласныхъ, поручило мнѣ выразить Ва-

шему Превосходительству глубокую благодарность Тюменскаго городскаго общества за полезную дѣятельность не только для Тюмени, но и для всего Сибирскаго края.

Съ особеннымъ удовольствіемъ исполняя этотъ долгъ отъ имени Тюменскаго городскаго общества и лично отъ себя, позволяю себѣ выразить истинную благодарность Вашему Превосходительству за плодотворные труды на пользу дорогой Сибири.

Съ чувствомъ глубокаго уваженія и преданности, имѣю честь быть, Вашего Превосходительства покорнѣйшимъ слугою.

Подписалъ: *П. Подаруевъ.*

---

10. Письмо всероссійскаго купечества, торгующаго на Ирбитской ярмаркѣ, Е. В. Богдановичу отъ 21 Января 1879 года, съ Ирбитской ярмарки

Ваше Превосходительство, Милостивый Государь Евгеній Васильевичъ!

Мы, нижеподписавшіеся, радостно прочитали въ газетахъ Вашу патріотическую рѣчь на юбилейномъ обѣдѣ въ честь г. Тайнаго Совѣтника Іосса. Купечество, съѣхавшееся на Ирбитскую ярмарку, за одно съ Вами вѣруетъ, что слово Царское не идетъ мимо, что давно желанное проложеніе южной Сибирской дороги скоро увидитъ свѣтъ Божій и по Царскому изреченію послужитъ къ благоденствію, преуспѣянію и развитію отдаленнаго Сибирскаго края. Въ нынѣшнія тяжелыя для торговыхъ людей обстоятельства, купечество, съ твердымъ упованіемъ на будущее, повторяетъ эти великія слова Царя-Освободителя, какъ залогъ улучшенія и правильнаго развитія торговли и промышленности на благо всего народа. Новые налоги, новыя повинности не такъ тяжелы купцу, какъ старое бездорожье, но воля Царя порукою, что *дорога будетъ* — и купечество живетъ надеждою на скорое осуществленіе Царскаго слова, три года назадъ возвѣщеннаго.

Вамъ, Ваше Превосходительство, принадлежитъ первый починъ возбужденія вопроса о южной Сибирской дорогѣ.

Четырнадцать лѣтъ Вы неустанно работали надъ этимъ дѣломъ. Великая Вамъ честь и слава! Примите еще разъ отъ купеческихъ людей, съѣхавшихся на Ирбитскую ярмарку, наше русское сердечное спасибо!

Подписали: Управляющій Ирбитскаго Отдѣленія Государственнаго Банка, Директоръ Ирбитскаго Отдѣленія того-же Банка, Члены учетнаго комитета, Управляющій Верхъ-Иссетскими заводами Графини Стенбокъ-Ферморъ и купечество.

---

11. Письмо Предсѣдателя и Членовъ Екатеринбургскаго Отдѣленія „Общества для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ" Е. В. Богдановичу, отъ 31 Января 1876 года.

М. Г. Евгеній Васильевичъ! Извѣстіе о послѣдовавшемъ Высочайшемъ утвержденіи южнаго направленія желѣзной дороги встрѣчается глубокосочувственно не только тамъ, гдѣ уже опредѣлено его назначеніе, но и въ самыхъ отдаленныхъ мѣстахъ Сибири и Средней Азіи, ибо подобное устройство неисчислимо по благодѣтельнымъ своимъ послѣдствіямъ.

Мы, члены Екатеринбургскаго отдѣленія «Общества Содѣйствія промышленности и торговлѣ» и какъ жители Екатеринбурга, выражавшіе постоянно, при всѣхъ бывшихъ для того случаяхъ, и лично Вамъ, Милостивый Государь, и чрезъ Правленіе нашего Общества свои убѣжденія въ необходимости проложенія этого пути, считаемъ долгомъ поздравить Васъ съ достиженіемъ цѣли, преслѣдованной Вами столь неутомимо.

Просимъ принять увѣреніе въ нашемъ глубочайшемъ уваженіи и преданности.

(*Слѣдуютъ подписи*).

Кромѣ того, труды Е. В. Богдановича по Сибирской желѣзной дорогѣ увѣнчаны слѣдующими почетными отличіями:

1) Международный Географическій конгрессъ въ Парижѣ удостоилъ его докладъ, помѣщенный въ V-мъ отдѣлѣ настоящей брошюры, почетной награды—и

2) Узловая станція казенной Южной Сибирской желѣзной дороги на Екатеринбурго-Тюменскомъ участкѣ названа «Богдановичъ».

